

Consolidation administrative du  
Règlement de Plan d'urbanisme  
Numéro 1674

**MISE EN GARDE :** Cette consolidation a été préparée uniquement pour la commodité du lecteur et n'a aucune valeur officielle. Aucune garantie n'est offerte quant à l'exactitude du texte. Pour toutes fins légales le lecteur devra consulter la version officielle du règlement et chacun de ses amendements.

**Cette consolidation du règlement de plan d'urbanisme numéro 1674 contient les modifications apportées par les règlements suivants :**

1674-001	Ce projet de règlement vise à assurer une conformité au schéma d'aménagement de la M.R.C. de Deux-Montagnes pour l'aire d'affectation du sol - zone agricole et pour les zones inondables.
1674-002	Ce règlement vise à modifier le coefficient d'occupation minimal du sol pour l'affectation industrielle I1.
1674-003	Ce règlement vise à agrandir l'aire d'affectation du sol C1 prévue dans le secteur Dubois/Côte-Cachée, au détriment de l'aire I1, et ce, pour être en mesure d'agrandir la zone commerciale en bordure de la rue Dubois.
1674-004	Ce règlement vise à agrandir l'aire d'affectation du sol M1 prévue dans le secteur Arthur-Sauvé/Industriel au détriment de l'aire I1.
1674-005	Ce règlement vise à instituer un programme particulier d'urbanisme (PPU) applicable au secteur de la Ville étant présentement occupé par le golf Deux-Montagnes, il y établit notamment des affectations résidentielles et industrielles à ce secteur.
1674-006	Ce règlement vise à modifier le programme particulier d'urbanisme du projet Albatros inclus en annexe au plan d'urbanisme de manière à ajuster les périmètres des développements résidentiels et industriels et à revoir le libellé de certains articles.
1674-007	Ce règlement vise à établir un plan particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur du Vieux Saint-Eustache.
1674-008	Ce règlement vise à modifier le plan des « Aires d'affectation du sol périmètre d'urbanisation » du Plan d'urbanisme afin d'assujettir à la production d'un plan d'aménagement d'ensemble des secteurs suivants : Secteur Terrasse Lemay et secteur Île Norbert-Aubé.
1674-009	Ce règlement vise la concordance au règlement AME-2019-01 modifiant le schéma d'aménagement de la MRC de Deux-Montagnes n°8-86 concernant l'agrandissement des limites du périmètre urbain à même la délimitation de la zone agricole.
1674-010	Ce règlement vise à modifier l'article 5.3.5 intitulé « Affectations commerciales locales C2 » par l'ajout, dans la section « Fonctions complémentaires », au point traitant des habitations de faible et moyenne densité, du texte suivant : « (secteur de la rue Guy et du chemin d'Oka) ».
1674-011	Ce règlement vise à modifier le Programme particulier d'urbanisme du Vieux Saint-Eustache.
1674-012	Ce règlement vise à modifier l'affectation résidentielle afin d'y ajouter comme fonction complémentaire, les commerces d'hébergement de moins de 5000 mètres carrés de superficie de plancher incluant les usages connexes.

(000\*) = Projet retiré

(000) = Projet en cours

**AVIS DE MOTION: 2004-11-08**

**ENTRÉE EN VIGUEUR: 2005-02-22**

PROVINCE DE QUÉBEC  
VILLE DE SAINT-EUSTACHE

**RÈGLEMENT NUMÉRO : 1674**

**RÈGLEMENT RÉVISANT LE PLAN D'URBANISME**

Séance régulière du conseil municipale de la Ville de Saint-Eustache tenue le 13 décembre 2004 à 19 h 30 à la salle du conseil, à la mairie de Saint-Eustache. Sont présents les conseillers(ères): Nicole Carignan-Lefebvre, André Biard, Patrice Paquette, Daniel Goyer, Pierre Charron, Julie Desmarais, Pauline Harrison et Raymond Tessier, formant quorum sous la présidence du maire Claude Carignan.

CONSIDÉRANT QU'il est à propos et dans l'intérêt de la Ville et de ses contribuables que, dans le cadre de la révision parallèle du plan d'urbanisme et de l'ensemble de la réglementation d'urbanisme et la nécessité d'articuler le présent règlement avec ces derniers, il soit procédé au remplacement des dispositions contenues au règlement de plan d'urbanisme;

CONSIDÉRANT QU'avis de motion du présent règlement a été donné le 8 novembre 2004;

LE CONSEIL MUNICIPAL DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

**TABLE DES MATIÈRES****INTRODUCTION**

Historique du plan d'urbanisme .....	1
Contenu du plan d'urbanisme.....	2

**1. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES..... 3**

1.1 Dispositions déclaratoires .....	3
1.1.1 Titre.....	3
1.1.2 Territoire assujetti.....	3
1.1.3 Objectif.....	3
1.1.4 Documents annexes .....	3
1.2 Dispositions interprétatives .....	4
1.2.1 Effet de l'entrée en vigueur du règlement .....	4
1.2.2 Affectations du sol .....	4
1.2.3 Densités d'occupation.....	4
1.2.4 Terminologie .....	4

**2. LA VISION DU DÉVELOPPEMENT ..... 5**

2.1 Une ville conçue pour la famille.....	5
2.2 Le Vieux Saint-Eustache : le cœur de la ville .....	5
2.3 Un milieu urbain de qualité supérieure .....	5
2.4 Des services de qualité accrus .....	7
2.5 Un développement économique régional à maintenir.....	7

**3. LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT..... 9**

3.1 L'habitation .....	9
3.1.1 Enjeux.....	10
3.1.2 Les orientations, objectifs et interventions.....	11
3.2 Commerce .....	12
3.2.1 Enjeux.....	13
3.2.2 Les orientations, objectifs et interventions.....	13
3.3 L'industrie.....	15
3.3.1 Enjeux.....	16
3.3.2 Les orientations, objectifs et interventions.....	16
3.4 Institutions et équipements.....	17
3.4.1 Enjeux.....	17
3.4.2 Les orientations, objectifs et interventions.....	18
3.5 Récréotourisme.....	19
3.5.1 Enjeux.....	19
3.5.2 Les orientations, objectifs et interventions.....	19
3.6 Parcs et espaces verts.....	20
3.6.1 Enjeux.....	20
3.6.2 Les orientations, objectifs et interventions.....	20

3.7	Paysage et patrimoine .....	22
3.7.1	Enjeux.....	22
3.7.2	Les orientations, objectifs et interventions.....	23
3.8	L'environnement .....	23
3.8.1	Enjeux.....	25
3.8.2	Les orientations, objectifs et interventions.....	25
3.9	Agriculture .....	26
3.9.1	Enjeux.....	26
3.9.2	Les orientations, objectifs et interventions.....	26
3.10	Voirie et transport.....	28
3.10.1	Enjeux.....	29
3.10.2	Les orientations, objectifs et interventions.....	29
<b>4.</b>	<b>LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE.....</b>	<b>30</b>
4.1	Le réseau routier .....	30
4.1.1	La hiérarchie du réseau routier régional et local .....	30
4.2	Le réseau routier local et régional projeté.....	31
4.3	Autres mesures proposées .....	32
4.3.1	Entrées de ville.....	32
4.3.2	Mesures de mitigation .....	32
4.4	Les pôles économiques à développer et à consolider.....	32
4.4.1	Le pôle du «Vieux Saint-Eustache».....	32
4.4.2	Le pôle mixte (commercial et institutionnel) régional principal «Boulevard Arthur-Sauvé/ Autoroute 640».....	33
4.4.3	Le pôle mixte commercial/institutionnel régional «25 <sup>e</sup> Avenue» .....	33
4.4.4	Le pôle commercial régional secondaire «25 <sup>e</sup> Avenue/Hector-Lanthier» .....	34
4.4.5	Le pôle institutionnel local «Arthur-Sauvé».....	34
4.5	Les axes à consolider et restructurer .....	34
4.5.1	L'axe commercial régional «Arthur-Sauvé» .....	34
4.5.2	L'axe commercial régional «Dubois».....	34
4.5.3	L'axe commercial secondaire «Arthur-Sauvé» .....	35
4.5.4	Axe du «chemin de la Grande-Côte» à restaurer .....	35
4.5.5	Axe de la «rue Saint-Laurent» à restructurer .....	35
4.6	Les secteurs résidentiels à développer et redévelopper .....	36
4.6.1	Le secteur ««Les Jardins de Saint-Eustache»».....	36
4.6.2	Le secteur «Rivière-Nord» .....	36
4.6.3	Secteur «Sud de la carrières» .....	36
4.7	Les secteurs industriels .....	37
4.8	Le secteur agricole.....	37
4.9	Les autres éléments .....	38
4.9.1	Les exigences relatives à certaines contraintes anthropiques.....	38
4.9.2	Les liens Nord-Sud.....	38
4.9.3	La zone privilégiée pour la valorisation des berges .....	38

<b>5. LES AIRES D'AFFECTIONS DU SOL ET LES DENSITÉS DE SON OCCUPATION.....</b>	<b>40</b>
5.1 La nomenclature des aires d'affectation.....	40
5.1.1 La division du territoire en aires d'affectation .....	40
5.1.2 L'identification des aires .....	41
5.1.3 L'interprétation des limites des aires .....	41
5.2 Les densités d'occupation du sol .....	41
5.3 L'affectation des aires et leur densité .....	41
5.3.1 Affectation Résidentielle (R).....	41
5.3.2 Affectation Mixte Régionale (M1) .....	42
5.3.3 Affectation Mixte Centre-Ville (M2) .....	42
5.3.4 Affectation Commerciale Régionale (C1).....	42
5.3.5 Affectation Commerciale Locale (C2).....	44
5.3.6 Affectation Récréation (RC) .....	44
5.3.7 Affectation Publique (Transport) (P1).....	44
5.3.8 Affectation Publique (Rivière) (P2) .....	44
5.3.9 Affectation Industrielle (I1) .....	45
5.3.10 Affectation Industrielle (Extraction) (I2).....	45
5.3.11 Affectation Industrielle (Hydro-électrique) (I3) .....	45
5.3.12 Affectation Industrielle PAE (Expansion future) (IX).....	45
5.3.13 Affectation Rurale (RU) .....	46
5.3.14 Affectation Agricole (A).....	46
<b>6. LES DISPOSITIONS PARTICULIÈRES ET LES OUTILS DE MISE EN OEUVRE .....</b>	<b>49</b>
6.1 Les secteurs de contraintes .....	49
6.1.1 Les zones inondables .....	49
6.1.2 Les zones sujettes à des mouvements de terrain .....	49
6.1.3 Les contraintes anthropiques et les sources de danger.....	49
6.2 Les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) <b>(ABROGÉ)</b> .....	50
6.3 Les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).....	50
6.4 Le secteur de planification particulière Albatros .....	50
6.5 Le secteur de planification particulière Vieux Saint-Eustache .....	51
<b>7. LES DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES.....</b>	<b>53</b>
7.1.1 Remplacement de règlement.....	53
7.1.2 Effet de remplacement .....	53
7.1.3 Entrée en vigueur .....	53

***LISTE DES PLANS***

- Plan 1 ..... Utilisation du sol
- Plan 2 ..... Concept d'organisation spatiale
- Plan 3..... Hiérarchie routière
- Plan 4a ..... Aires d'affectation du sol - périmètre urbain
- Plan 4b ..... Aires d'affectation du sol - zone agricole
- Plan 5 ..... Zones inondables
- Plan 6 ..... Aire d'interventions particulière – périmètre d'urbanisation

***LISTE DES ANNEXES***

- Annexe 1... Programme particulier Albatros
- Annexe 2... Programme particulier Vieux-Saint-Eustache

---

*INTRODUCTION*

## ***INTRODUCTION***

### ***Historique du plan d'urbanisme***

Le plan d'urbanisme constitue le document officiel le plus important de la municipalité en matière de planification. Il permet au Conseil municipal :

- de déterminer l'organisation d'ensemble qu'il compte donner au territoire; de préciser l'agencement et la localisation préférentielle qu'il envisage pour les principales activités dans les différentes parties du territoire et ce, en tenant compte des potentiels et contraintes d'aménagement du milieu naturel et bâti, des préoccupations et attentes formulées par les citoyens et les organismes lors de la consultation publique;
- de définir des politiques d'intervention en matière d'implantation d'équipements ou d'infrastructures en tenant compte des besoins et de la situation financière de la municipalité;
- de coordonner les interventions et les investissements des différents services municipaux; il en découle notamment une programmation dont on tient compte lors de la préparation du programme triennal des immobilisations et lors du budget annuel;
- de faire valoir sa vision du développement souhaité auprès des investisseurs, des divers agents de développement publics ou privés et de sensibiliser la population aux enjeux d'aménagement;
- de compléter, en la précisant, la planification du territoire contenue dans le schéma d'aménagement régional;
- de faire connaître les intentions à la base du contrôle qu'il peut vouloir instaurer à l'intérieur des règlements d'urbanisme;
- de mettre en oeuvre la politique municipale relative à l'application de la réglementation d'urbanisme.

Suite à l'entrée en vigueur en 1988 du premier schéma d'aménagement de la MRC de Deux-Montagnes, la Ville de Saint-Eustache adoptait le 9 octobre 1990 son premier plan d'urbanisme conformément à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

Aujourd'hui la Ville de Saint-Eustache considère essentiels la révision et l'ajustement des orientations qu'elle avait prises à cette époque. C'est donc la seconde génération de cet outil de planification que la Ville de Saint-Eustache présente à sa population. Celui-



ci est davantage axé sur le positionnement régional de la municipalité et accorde une importance marquée aux caractéristiques de la Ville de Saint-Eustache.

### ***Contenu du plan d'urbanisme***

La première partie du plan d'urbanisme traite des grandes visions de développement que la ville souhaite privilégier pour la prochaine décennie.

La seconde partie du plan précise les grandes orientations d'aménagement et de développement par secteurs d'activités. Ces orientations expriment une volonté d'action, un énoncé de politiques et de lignes directrices générales qui contribuent à définir une vision d'ensemble et à fixer des objectifs et interventions précis.

La troisième partie du document présente le concept d'organisation spatiale devant guider le développement de la ville.

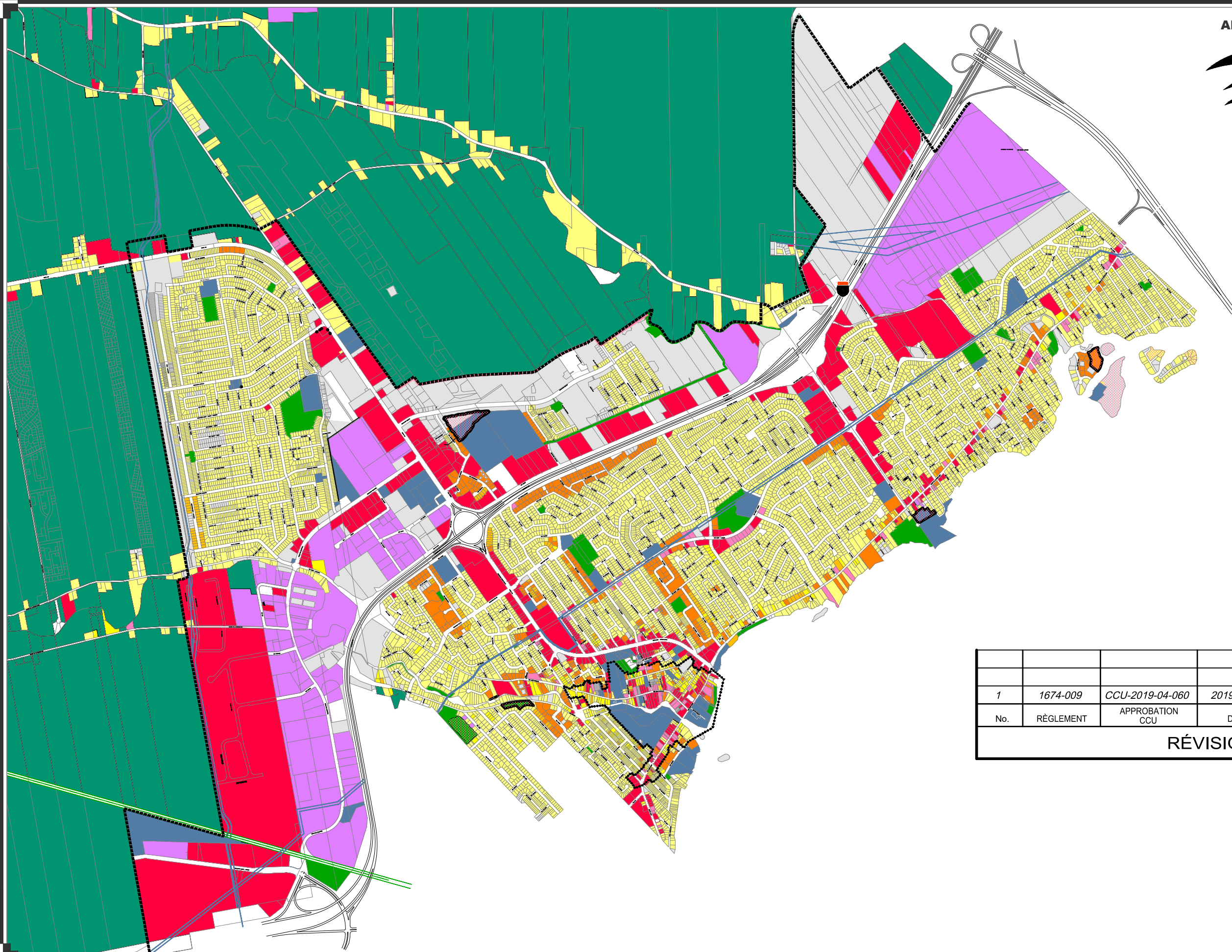
La quatrième partie expose les grandes affectations du sol et les densités de son occupation illustrées sur le plan d'affectation du sol et de ses densités. Il traduit le concept d'aménagement général de la ville et illustre les lieux qui caractérisent fortement le cadre de vie de la Ville de Saint-Eustache. Cette partie spécifie également, par aire d'affectation, la vocation dominante, les affectations complémentaires et les densités d'occupation du sol.

Enfin, la cinquième et dernière partie identifie les dispositions particulières et les outils de mise en oeuvre qui permettront de garantir l'atteinte des objectifs et des valeurs transmises par le plan d'urbanisme.



PLAN D'URBANISME

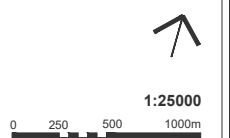
- HABITATION UNIFAMILIALE
- HABITATION BIFAMILIALE
- HABITATION TRIFAMILIALE
- HABITATION MULTIFAMILIALE (4 logements et plus)
- MIXTE
- COMMERCIALE
- INDUSTRIELLE
- INSTITUTIONNELLE
- ESPACE VERT
- AGRICOLE
- VACANT
- STATIONNEMENT
- BOISÉ
- PÉRIMÈTRE D'URBANISATION
- LIGNE HYDROÉLECTRIQUE
- VOIE FERRÉE
- GAZODUC
- ZONE AGRICOLE
- SECTEUR VIEUX ST-EUSTACHE



1	1674-009	CCU-2019-04-060	2019-04-11	2019-11-658	2019-11-11
No.	RÈGLEMENT	APPROBATION CCU	DATE	APPROBATION CONSEIL	DATE
RÉVISION					

PLAN 1  
UTILISATION DU SOL  
RELEVÉ DÉCEMBRE 2001

8 NOVEMBRE 2004



*SECTION 1*

---

*DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES*

## Plan 1 - Utilisation du sol

**1. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES****1.1 Dispositions déclaratoires****1.1.1 Titre**

Ce règlement s'intitule «Plan d'urbanisme de la Ville de Saint-Eustache».

**1.1.2 Territoire assujetti**

Ce règlement s'applique à l'ensemble du territoire de la Ville de Saint-Eustache.

**1.1.3 Objectif**

Les dispositions de ce règlement ont pour but la pleine réalisation des potentiels naturels et humains visant l'aménagement et le développement harmonieux du territoire. Elles déterminent un encadrement général devant orienter les interventions futures qui façonnent ce territoire.

**1.1.4 Documents annexes**

Les documents suivants font partie intégrante de ce règlement à toutes fins que de droit :

- 1° Le *plan 1 - Utilisation du sol*, à l'échelle 1:20 000, de mars 2004, préparé par Le Groupe Gauthier Biancamano Bolduc.
- 2° Le *plan 2 - Concept d'organisation spatiale*, à l'échelle 1:30 000, de mars 2004, préparé par Le Groupe Gauthier Biancamano Bolduc.
- 3° Le *plan 3 - Hiérarchie routière*, à l'échelle 1:30 000, de mars 2004, préparé par Le Groupe Gauthier Biancamano Bolduc.
- 4° Le *plan 4a - Aires d'affectation du sol - périmètre urbain*, à l'échelle 1:25 000, de mars 2004, préparé par Le Groupe Gauthier Biancamano Bolduc.  
Le *plan 4b - Aires d'affectation du sol - zone agricole*, à l'échelle 1:40 000, de mars 2004, préparé par Le Groupe Gauthier Biancamano Bolduc.
- 5° Le *plan 5 - Zones inondables*, à l'échelle 1:15 000, de mars 2004, désignées par le ministère de l'Environnement.

## 1.2 *Dispositions interprétatives*

### 1.2.1 Effet de l'entrée en vigueur du règlement

L'entrée en vigueur du règlement du plan d'urbanisme ne crée aucune obligation quant à l'échéance et aux modalités de réalisation des orientations, des interventions, des équipements et des infrastructures formulés et prévus.

### 1.2.2 Affectations du sol

Une affectation dominante est attribuée à chaque aire délimitée aux plans 4a et 4b intitulé *Aires d'affectation du sol*.

À moins d'indication contraire, des affectations complémentaires à l'affectation dominante sont autorisées à la condition qu'elles n'occupent pas une superficie brute supérieure à 40% de la superficie de l'aire.

### 1.2.3 Densités d'occupation

Les densités d'occupation du sol des aires d'affectation sont prescrites par un coefficient d'occupation du sol (c.o.s.) minimum et maximum déterminant une densité nette.

Le coefficient d'occupation du sol (c.o.s.) d'une aire d'affectation se définit comme le rapport minimum et maximum entre la superficie brute totale de plancher de chacun des étages des bâtiments principaux et accessoires et la superficie nette du terrain sur lequel ils sont érigés.

Conséquemment, la densité minimale et maximale prescrite pour tout usage autorisé dans une zone à la réglementation d'urbanisme ne doit pas être inférieure, ni dépasser les densités prescrites pour l'aire d'affectation à l'intérieur de laquelle se situe cette zone.

### 1.2.4 Terminologie

Aux fins d'interprétation de ce règlement, un mot ou un terme s'interprète conformément à la définition qui en est donnée au chapitre 7 intitulé «Index terminologique», à moins que le contexte n'indique clairement un sens différent. Si un mot ou un terme n'y est pas spécifiquement noté, il s'applique au sens communément attribué à ce mot ou à ce terme au dictionnaire courant.

*SECTION 2*

---

*LA VISION DU DÉVELOPPEMENT*

## **2. LA VISION DU DÉVELOPPEMENT**

### **2.1 Une ville conçue pour la famille**

Dès les années 1950, la Ville de Saint-Eustache entame sa transformation en une ville pour les jeunes familles à la recherche d'habitations unifamiliales abordables et d'un cadre de vie de qualité. La conception et l'aménagement de la ville sont donc pensés en fonction de cette nouvelle clientèle de plus en plus nombreuse. Ainsi, à partir des années 1960 et encore maintenant, la Ville de Saint-Eustache se caractérise par la prédominance de l'habitation unifamiliale et des services de proximité destinés à une clientèle familiale (écoles primaires et secondaires, parcs et espaces verts, activités culturelles, sportives et de loisirs, entre autres) ainsi que par la volonté d'aménager des quartiers sécuritaires. La Ville de Saint-Eustache a également vu, durant cette même période, son parc résidentiel multifamilial se développer. L'administration municipale entend aujourd'hui mettre en oeuvre une stratégie axée sur la qualité et l'intégration des projets dans un esprit de consolidation des acquis.

### **2.2 Le Vieux Saint-Eustache : le cœur de la ville**

La Ville de Saint-Eustache bénéficie d'un centre-ville historique d'une grande qualité architecturale et patrimoniale. Le Vieux Saint-Eustache constitue en effet l'un des principaux atouts que possède la ville pour se distinguer favorablement des autres municipalités de la région. La mise en valeur et la promotion de ce centre-ville historique peuvent donc grandement participer à définir une image de marque pour la Ville de Saint-Eustache. Lieu naturel d'animation et de rassemblement, une présence plus marquée d'activités culturelles, commerciales, de bureaux et de services pourrait renforcer son caractère mixte et donner une impulsion économique dont bénéficierait l'ensemble du territoire.

### **2.3 Un milieu urbain de qualité supérieure**

La Ville de Saint-Eustache dispose d'une trentaine de parcs et espaces verts et des secteurs résidentiels variés. La municipalité entend au cours des prochaines années maintenir une proportion importante du territoire destinée aux espaces verts et accroître la qualité des secteurs résidentiels. Cette intention devrait plus particulièrement recevoir un écho dans les secteurs en développement, tels que Rivière-Nord et Les Jardins de Saint-Eustache. La valorisation des berges et l'amélioration de leur accès constituent également une priorité d'action. Toutes ces programmations contribueraient positivement à améliorer le paysage urbain. Enfin, l'extension et la consolidation du réseau de voies cyclables de manière à créer un réel réseau vert à l'échelle municipale, et éventuellement régionale, représentent un autre objectif à atteindre au cours de la prochaine décennie.

#### **2.4 *Des services de qualité accrus***

La Ville de Saint-Eustache offre actuellement un grand nombre de services à ses citoyens. La Ville gère les services de loisirs, de sports, culturels, de sécurité civile, d'infrastructures et de réseaux urbains. Malgré la qualité reconnue des services municipaux, l'administration municipale souhaite en augmenter la qualité et la disponibilité. Enfin, elle désire également les adapter aux changements socio-démographiques que provoquera le vieillissement de la population.

#### **2.5 *Un développement économique régional à maintenir***

Avec plus de 50% de la population de la MRC, la Ville de Saint-Eustache a su ces dernières décennies, se positionner comme pôle industriel et commercial régional et de services majeur de la MRC de Deux-Montagnes. De fait, le parc industriel de Saint-Eustache constitue le seul pôle industriel d'importance de la MRC de Deux-Montagnes, regroupant 256 entreprises qui embauchent plus de 4 300 employés. Environ 70 % des industries que l'on y retrouve sont de petites et moyennes entreprises, dont plusieurs sont d'initiatives locales, employant moins de 20 personnes et de quelques grandes entreprises de plus de 100 employés. Le parc est caractérisé par une importante présence d'entreprises reliées à la production, la transformation et la distribution de matériaux. Le tableau suivant présente la répartition de la main-d'œuvre du pôle industriel par secteurs d'activités.



Tableau -1 Répartition de la main-d'œuvre des trois parcs industriels de Saint-Eustache par secteur d'activités

Secteur d'activités	Nombre d'entreprises	Nombre de travailleurs
Aliments et boissons	21	377
Bois	12	103
Produits de caoutchouc et de matières plastiques	11	94
Imprimerie, édition et publicité	7	105
Industrie du cuir et de la fourrure	1	15
Industries diverses	31	330
Informatique et électronique	9	522
Matériaux de construction (sauf bois)	11	368
Meubles et articles d'ameublement	20	127
Produits chimiques	7	279
Produits métalliques	19	398
Textile et vêtements	6	55
Transport et matériel roulant	10	848
Entreprises de distribution	8	99
Entreprises de services	65	512
Commerces	18	110
<b>Total</b>	<b>256</b>	<b>4 342</b>

Source : Ville de Saint-Eustache, avril 2002.

Par l'accroissement et la diversification de ses activités commerciales, industrielles et de services, la Ville de Saint-Eustache a donc réussi à consolider cette force d'attraction régionale. L'administration municipale souhaite aujourd'hui permettre à la ville de maintenir ce statut régional. A cet effet, elle entend donc favoriser l'implantation de nouveaux services destinés à une clientèle régionale et poursuivre une collaboration étroite avec ses autres partenaires municipaux et régionaux.

La présence d'un centre de formation offrant du personnel qualifié aux entreprises, a aussi contribué à la création un secteur dynamique d'échanges entre les milieux économique et scolaire qui se distingue au niveau régional. Cet environnement confère à la Ville de Saint-Eustache un potentiel important et constitue une caractéristique distinctive dont le rayonnement dépasse les limites municipales.

*SECTION 3*

---

*LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT*

### **3. LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT**

#### **3.1 L'habitation**

L'usage résidentiel de la Ville de Saint-Eustache occupe une proportion importante du territoire de la ville. Cet usage représente en effet plus de 70 % du territoire à l'intérieur des limites du périmètre d'urbanisation.

Le type d'habitat le plus répandu est la maison individuelle non attenante (unifamiliale isolée) qui représentait 62,1 % des 16 149 logements existants en 2003. Il faut toutefois souligner le poids important des appartements et des immeubles multifamiliaux de moins de cinq étages qui comptaient cette même année pour 37,8 % du parc immobilier résidentiel. Ils se concentrent surtout dans les secteurs sud-ouest de la municipalité. Ces habitations multifamiliales forment habituellement des zones homogènes. On note aussi la présence de six HLM, dont la moitié accueille des personnes âgées, que gère l'Office municipal d'habitation de Saint-Eustache.

Le parc résidentiel est dans son ensemble plutôt vieillissant, 63% des habitations ayant été construites avant 1981 et 29,5% avant 1971. Le Vieux Saint-Eustache détient évidemment la proportion la plus importante d'immeubles résidentiels construits avant 1971 avec 44,1%. De manière générale, les immeubles formant le Vieux Saint-Eustache sont cependant dans un état plutôt satisfaisant.

La Ville de Saint-Eustache détient environ 50% du marché résidentiel de la MRC de Deux-Montagnes. La moyenne annuelle de mises en chantier entre 1989 et 1998 a été de 275 unités pour atteindre un nombre record de 519 logements en 2003.

En 2003, la ville comptait 16 149 ménages, en augmentation de 1 784 par rapport à 1996. Selon les projections démographiques, la situation devrait évoluer de la manière suivante : 16 974 en 2006 et 18 349 en 2011<sup>1</sup>. Quant au nombre de personnes par ménage, qui s'élevait à 2,6 personnes en 2003, il devrait diminuer de façon continue pour atteindre environ 2,4 personnes en 2011<sup>1</sup>.

Le territoire disposait en 2003 de quelque 91 hectares de terrains vacants à vocation résidentielle; cette superficie disponible à l'intérieur du périmètre d'urbanisation

---

<sup>1</sup> Selon les estimations effectuées par le Service de l'urbanisme.

devrait suffire pour répondre aux besoins de développement au cours des 10 prochaines années.

À l'instar du reste du Québec, la Ville de Saint-Eustache devrait également connaître un vieillissement de sa population. En 1991, les personnes âgées de 55 ans et plus représentaient 13,7 % de l'ensemble de la population. Dix ans plus tard, en 2001, cette proportion s'élevait à 19 %. Si cette tendance démographique se maintient, ce groupe d'âge pourrait composer près du tiers de la population de la ville en 2011. Le nouveau profil des ménages provoquera certainement des ajustements dans l'offre résidentielle, notamment pour la clientèle de seconds acheteurs. De plus, mentionnons que l'on dénombre déjà des résidences pour personnes âgées sur le territoire.

### 3.1.1 Enjeux

- Le maintien des parts de marché du secteur résidentiel à l'échelle régionale.
- L'absence de cohésion entre les différents développements résidentiels.
- La qualité architecturale des développements résidentiels, notamment en matière de cohésion des volumes et de typologie de l'habitation.
- La faible présence de produits résidentiels haut de gamme.
- Le vieillissement du parc immobilier résidentiel dans les secteurs sud-ouest, notamment les habitations multifamiliales et les HLM.
- Le vieillissement de la population.
- La superficie limitée du territoire présentant un potentiel de développement résidentiel.
- L'implantation des maisons de retraite et de convalescence.

## 3.1.2 Les orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
3.1.2.1	Maintenir les parts de marché actuelles du développement résidentiel de la MRC.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Élaborer une stratégie de développement résidentiel qui viserait notamment à :               <ul style="list-style-type: none"> <li>- développer des produits concurrentiels;</li> <li>- positionner la ville comme pôle résidentiel régional;</li> <li>- assurer une cohésion entre les projets résidentiels;</li> <li>- mettre en oeuvre un plan de communication visant à promouvoir les avantages de Saint-Eustache et ses produits résidentiels.</li> </ul> </li> </ul>
3.1.2.2	Favoriser l'offre de produits s'adressant aux jeunes familles, sans négliger la demande des 55 ans et plus.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poursuivre et concentrer le développement résidentiel de faible densité dans le secteur «Les Jardins de Saint-Eustache», ainsi que dans les secteurs vacants situés à l'est du boulevard René-Lévesque et ceux compris entre le boulevard Léveillé et la rue Girouard.</li> <li>• Poursuivre le développement résidentiel de moyenne densité dans le prolongement du boulevard Binette.</li> </ul>
3.1.2.3	Contrôler la qualité architecturale des projets.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conserver une certaine flexibilité dans la planification et le contrôle des projets par le biais d'outils d'urbanisme tels que le PAE et le PIIA.</li> <li>• Contrôler la qualité de l'environnement, de l'aménagement et de l'architecture par le biais notamment de la réglementation d'urbanisme.</li> <li>• Maintenir une diversité de l'offre, tout en s'assurant de sa qualité et de son intégration harmonieuse dans l'environnement bâti et naturel.</li> </ul>
3.1.2.4	Accroître la qualité de certains projets résidentiels vers un produit haut de gamme.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poursuivre le développement d'un secteur résidentiel offrant des produits haut de gamme tel qu'amorcé dans le secteur «Les Jardins de Saint-Eustache».</li> </ul>
3.1.2.5	Favoriser la réhabilitation du parc immobilier des quartiers plus anciens ainsi que des HLM et des habitations multifamiliales.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en oeuvre des mesures incitatives de rénovation des logements anciens.</li> </ul>

### 3.2 Commerce

En 2003, il avait 1 100 entreprises sur le territoire de la ville. Parmi celles-ci, le nombre de commerces de vente au détail s'élevait à 215, selon le sommaire du rôle d'évaluation foncière de 2003. La quasi-totalité de l'activité commerciale se concentre le long des grands axes et aux principaux carrefours et occupe plus de 17 % du territoire à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.

Plusieurs grandes surfaces et centres commerciaux sont implantés sur le boulevard Arthur-Sauvé, la rue Dubois et la 25e Avenue. À l'exception de la rue Dubois, les axes sont en grande partie développés de sorte que l'on assiste à certains redéveloppements commerciaux. Par ailleurs, la rue Dubois serait une vitrine intéressante à développer aux abords de l'autoroute 640.

Le Vieux Saint-Eustache comporte deux axes commerciaux importants : les rues Saint-Eustache et Saint-Louis. Le segment de la rue Saint-Eustache compris entre la rue Saint-Louis et la rue Saint-Nicolas constitue une artère de type «Rue principale». On y retrouve plusieurs boutiques, restaurants et services. Les piétons y sont également nombreux, la densité du quartier étant élevée. Ce secteur du Vieux Saint-Eustache possède donc un bon potentiel d'animation. Toutefois, la cohabitation des fonctions commerciales et résidentielles peut parfois provoquer certaines frictions. Des nuisances liées à la circulation automobile et aux heures d'ouverture tardives peuvent en effet gêner certains habitants du quartier.

Quant à la rue Saint-Louis, elle renferme de nombreux commerces de service, à l'exception du carrefour situé à l'angle de la rue Saint-Eustache qui forme un pôle institutionnel composé de l'église, de la mairie et d'une école élémentaire. Au-delà de ce noyau, la densité est moyennement élevée. Cette artère bénéficierait également d'une revitalisation commerciale du même type que celle que pourrait connaître la rue Saint-Eustache.

Bien que l'habitation soit l'usage dominant de la rue Saint-Laurent et du chemin de la Grande-Côte, on y recense plusieurs commerces de vente au détail et d'entreprises de service dont la superficie est variable. Dans le cas de la rue Saint-Laurent, ces fonctions forment notamment un pôle local autour de la 25e Avenue et du boulevard Goyer. En ce qui concerne le chemin de la Grande-Côte, ces mêmes activités sont regroupées entre la 25e Avenue et la 54e Avenue ainsi qu'autour de la 63e Avenue.

Signalons également la présence d'un ciné-parc, d'un marché aux puces ainsi que d'un centre sportif et d'un cinéma (comportant 16 salles de projection) qui forment un pôle d'une superficie de terrain considérable à l'est de la rue Saint-Laurent.

Les artères commerciales présentent, pour la plupart, une image qui gagnerait à faire l'objet d'améliorations, notamment au chapitre de l'affichage, de l'architecture et de l'aménagement de terrain.

### 3.2.1 Enjeux

- Le maintien du statut de pôle régional en matière de vente au détail, de vente en gros et de services.
- La qualité architecturale des immeubles commerciaux et de l'affichage commercial.
- La restructuration de la rue Saint-Laurent et du chemin de la Grande-Côte au plan des usages.
- La rationalisation du développement de la rue Dubois, notamment quant à la localisation des grandes surfaces et la superficie minimum des parcelles.
- La consolidation du pôle commercial situé sur le boulevard Arthur-Sauvé, à l'angle de l'autoroute 640 et du pôle commercial de la 25e Avenue.
- La revitalisation commerciale du Vieux Saint-Eustache.
- La cohabitation des fonctions commerciales et résidentielles du Vieux Saint-Eustache et l'atténuation des nuisances liées à la circulation automobile, au stationnement et aux heures d'ouverture tardives.
- L'amélioration de l'offre commerciale de biens et services en desserte locale.

### 3.2.2 Les orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
3.2.2.1	Consolider le statut de pôle commercial régional.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser l'implantation des commerces à vocation régionale sur le boulevard Arthur-Sauvé et la 25e Avenue.</li> <li>• Privilégier les commerces dont les produits et services présentent une certaine qualité et une diversité par rapport à ceux déjà implantés sur le territoire.</li> <li>• Mettre en place les conditions nécessaires pour assurer l'implantation des grandes surfaces dans le pôle commercial régional, notamment en fixant des normes minimales de terrains en conséquence.</li> </ul>

Orientations	Objectifs et interventions
3.2.2.2 Restructurer la rue Saint-Laurent et le chemin de la Grande-Côte.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser l'implantation de commerces à vocation locale sur des tronçons ciblées de la rue Saint-Laurent et du chemin de la Grande-Côte.</li> <li>• Mettre en place des prescriptions réglementaires de manière à homogénéiser le cadre bâti de ces artères.</li> <li>• Rationaliser et concentrer les fonctions urbaines, notamment commerciales, autour de pôles spécifiques de manière à éviter une cohabitation trop désordonnée.</li> <li>• Contrôler la qualité architecturale ainsi que celle de l'aménagement et de l'affichage commercial par le biais du PIIA.</li> </ul>
3.2.2.3 Améliorer la qualité architecturale des zones à vocation commerciale.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contrôler la qualité architecturale et celle de l'aménagement par le biais d'outils d'urbanisme tels que le PIIA.</li> <li>• Contrôler la qualité et la cohérence de l'affichage par le biais d'outils d'urbanisme tels que le PIIA.</li> </ul>
3.2.2.4 Revitaliser le Vieux Saint-Eustache tout en atténuant les conflits liés à la cohabitation des fonctions.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en oeuvre une stratégie de développement commercial qui favoriserait l'implantation de boutiques et de restaurants de qualité et présentant une image de marque, en tirant profit de la fréquentation des pôles commerciaux régionaux à proximité.</li> <li>• Poursuivre la mise en valeur du noyau patrimonial et en faire la promotion.</li> <li>• Produire des activités d'animation socio-culturelles pouvant reposer sur des éléments tels que le moulin Légaré, le Centre d'art, la petite église, le manoir Globensky ou les différents parcs et espaces verts du Vieux Saint-Eustache.</li> </ul>



### 3.3 *L'industrie*

La Ville de Saint-Eustache compte trois parcs industriels : le parc Jean-Paul Paquette, délimité par le boulevard Arthur-Sauvé, l'autoroute 640 et la rue Saint-Eustache ; le parc numéro 2, situé entre la rue Saint-Eustache et le chemin de fer et le parc industriel numéro 3, localisé au sud du chemin de fer. Une partie de cette zone industrielle peut être desservie par le service de fret ferroviaire du Canadien National tandis que l'ensemble est alimenté en gaz naturel par le pipeline de la Trans-Québec Maritimes. Structurée autour des boulevards Industriel et Albert-Mondou, la zone bénéficie de la desserte qu'assurent le boulevard Arthur-Sauvé et l'autoroute 640. Un quatrième secteur industriel se structure au nord de l'autoroute 640 et à l'ouest de la 25e Avenue dans le secteur Dubois/Côte-Cachée.

Malgré la présence de certains terrains vacants, l'ensemble des parcs industriels n'offrait plus, en 2003, que 5,8 hectares de terrain au développement futur. Il devient donc prioritaire d'ajouter de nouveaux terrains destinés à un usage industriel. La Ville de Saint-Eustache a donc entrepris des démarches auprès de la Commission de protection du territoire agricole du Québec aux fins de faire accroître son périmètre d'urbanisation de manière à pouvoir dégager des terrains disponibles au développement industriel dans le secteur Dubois/Côte-Cachée. Quant au taux d'occupation des locaux industriels, il était nul en 2003.

À l'extérieur des parcs industriels, on retrouve également la carrière située au sud de l'autoroute 640, laquelle ne semble pas causer de nuisances sonores ou visuelles notables aux secteurs résidentiels environnants.

À l'instar des fonctions commerciales, les activités industrielles de certaines parties des secteurs industriels se caractérisent également par une faible richesse architecturale et de l'aménagement extérieur. La mise en place d'un règlement sur les PIIA a déjà permis de pallier à certaines de ces lacunes et devrait, à moyen terme, contribuer notablement à l'amélioration de ces secteurs

## 3.3.1 Enjeux

- Le maintien du statut de pôle industriel régional.
- La qualité architecturale des immeubles et de l'affichage industriels
- La pénurie de terrains pouvant accueillir un usage industriel.

## 3.3.2 Les orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
3.3.2.1	Consolider le statut de pôle industriel régional.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser l'implantation d'industries de prestige créatrices d'emplois.</li> <li>• Améliorer la structure d'accueil pour les petites et moyennes entreprises.</li> <li>• Privilégier les industries qui bénéficient d'un certain statut de leader dans leur domaine.</li> <li>• Fixer des normes minimales, notamment en terme de superficie de terrain.</li> </ul>
3.3.2.2	Améliorer la qualité architecturale des zones à vocation industrielle.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contrôler la qualité architecturale et celle de l'aménagement par le biais d'outils d'urbanisme tels que le PIIA.</li> <li>• Contrôler la qualité et la cohérence de l'affichage par le biais d'outils d'urbanisme tels que le PIIA.</li> </ul>

### 3.4 *Institutions et équipements*

Avec plus de la moitié de la population de la MRC de Deux-Montagnes, Saint-Eustache constitue le pôle régional majeur de services publics. Sa position géographique au carrefour des grands axes routiers appuie également ce statut.

La population bénéficie de tous les services de nature locale liés à la santé, à l'enseignement primaire et secondaire, à la culture, aux sports et aux loisirs. La ville compte également deux arénas, un centre civique doté d'une piscine intérieure, un centre sportif, une bibliothèque et ses deux annexes, un musée (à l'intérieur du manoir Globensky), deux salles de spectacles, deux cliniques médicales et trois centres communautaires. Un quatrième centre communautaire, appelé la Maison du citoyen, ouvrira prochainement à l'intérieur de l'ancien local de caisse populaire, dans le Vieux-Saint-Eustache.

Parmi les services à vocation régionale, la ville accueille notamment plusieurs bureaux des paliers de gouvernements provincial et fédéral, un CLSC, un hôpital et une école secondaire régionale. Mentionnons qu'un projet d'agrandissement de l'hôpital est actuellement en cours et il permettra d'ajouter 34 lits et deux salles d'opération en plus de favoriser le développement de nouveaux services ambulatoires. Les travaux devraient être terminés en février 2006.

Un grand nombre de ces édifices publics sont situés sur le boulevard Arthur-Sauvé, à proximité du Vieux Saint-Eustache, ou à l'intérieur de ce même quartier, confirmant ainsi la vocation de pôle d'activités tertiaires de ce secteur. Quant au centre hospitalier, il forme avec l'école secondaire régionale, le bureau d'immatriculation et la polyclinique un autre pôle situé au nord de l'autoroute 640.

Enfin, la ville bénéficie d'un nombre considérable d'organismes socio-communautaires, en plus d'une association pour chacun des quartiers qui composent Saint-Eustache.

#### 3.4.1 Enjeux

- Le renforcement du statut de pôle administratif, institutionnel et médical régional.
- L'adaptation des équipements et des services aux besoins de la population vieillissante.
- L'absence de centre de congrès.

## 3.4.2 Les orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
3.4.2.1	Renforcer le rôle de la municipalité en tant que pôle de services régional.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conserver les institutions existantes et encourager l'implantation de nouveaux équipements institutionnels et communautaires régionaux sur le territoire municipal, notamment en ce qui concerne les équipements de santé, d'enseignement supérieur (pavillon universitaire et collégial) et de congrès.</li> </ul>
3.4.2.2	Assurer une desserte adéquate en équipements communautaire et urbain en considérant l'évolution des besoins de la population grandissante et vieillissante.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planifier la mise en place des nouveaux équipements communautaires et urbains.</li> </ul>
3.4.2.3	Améliorer la répartition des équipements de loisirs et communautaires de sorte à mieux desservir les secteurs Rivière-Nord et «Les Jardins de Saint-Eustache».	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolider le pôle institutionnel autour de l'école secondaire régionale afin d'y implanter des équipements publics.</li> </ul>
3.4.2.4	Consolider le pôle du centre civique et développer son rôle communautaire et de rassemblement.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser l'implantation des équipements de nature civique et culturelle (centre communautaire, centre culturel, et autres) en relation avec le pôle institutionnel local Arthur-Sauvé.</li> </ul>
3.4.2.5	Maintenir la desserte en écoles primaires sur l'ensemble du territoire municipal.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer une desserte adéquate en écoles primaires dans les quartiers existants et ceux en développement.</li> </ul>

### 3.5 *Récréotourisme*

L'importance historique du Vieux Saint-Eustache en fait un pôle touristique enviable. La grande qualité architecturale de ses monuments, le moulin Légaré et son tissu urbain contribuent également à la valeur du site. Cette richesse patrimoniale se vérifie aussi dans d'autres secteurs de Saint-Eustache, de nombreuses routes rurales étant jalonnées de bâtiments remarquables.

La présence dans la zone rurale de nombreuses activités et installations, tels que des visites d'exploitations agricoles, la visite guidée du moulin Légaré, des parcours équestres, un théâtre d'été, les routes agrotouristiques ou des cabanes à sucre créent une offre d'activités récréotouristiques enviable.

La mise en valeur et la promotion de ces éléments seraient donc à envisager pour les prochaines années.

#### 3.5.1 Enjeux

- Le renforcement du caractère historique et patrimonial de la ville, en ciblant une clientèle touristique.
- Favoriser l'émergence d'événements culturels et touristiques destinés notamment à une clientèle extérieure.

#### 3.5.2 Les orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
3.5.2.1	Développer un positionnement récréotouristique régional.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Préciser les besoins et le potentiel récréotouristiques de la ville dans le cadre d'une stratégie de développement.</li> </ul>
3.3.5.2	Assurer la mise en valeur du patrimoine architectural et historique du Vieux Saint-Eustache.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Protéger et encourager la restauration et la mise en valeur des bâtiments patrimoniaux situés dans ce quartier.</li> </ul>
3.3.5.3	Encourager la tenue d'événements d'envergure régionale.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en place les conditions nécessaires afin d'accueillir et encourager la tenue d'événements d'envergure régionale.</li> </ul>

### 3.6 *Parcs et espaces verts*

Plus d'une trentaine de parcs et d'espaces verts existent sur le territoire de la ville, répartis plutôt uniformément. La superficie totale est de 48 hectares, soit un ratio approximatif de 1,0 hectare par 1 000 habitants. (Ce ratio, quoique acceptable, se trouve toutefois bien en-dessous de la norme recommandée par le document *L'élaboration d'un plan d'implantation des équipements de loisir* du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche datant de 1989 et faisant foi de référence actuelle. Selon ce document, une ville de 40 000 habitants devrait offrir 3,5 hectares de parcs par 1 000 habitants). Deux de ces parcs possèdent une piscine extérieure et deux autres des terrains de tennis. On trouve également un nombre non négligeable de patinoires extérieures, de terrains de baseball et de soccer. La plupart des parcs possède des bancs, des tables à pique-nique et des jeux pour enfants.

Des pistes cyclables sillonnent la ville, essentiellement dans l'axe est-ouest le long de la rue Saint-Laurent, du chemin de la Grande-Côte et du boulevard Pie XII. Trois parcs et une halte routière sont aménagés sur les berges de la rivière des Mille-Îles. Il s'agit là d'autant d'initiatives à poursuivre pour améliorer la qualité de vie des habitants.

#### 3.6.1 **Enjeux**

- L'accès aux berges.
- L'amélioration de la qualité de l'aménagement et des équipements des parcs et des espaces verts.
- L'extension du réseau de pistes cyclables, notamment dans le secteur au nord de l'autoroute.
- La création de liaisons entre les quartiers situés de part et d'autre de l'autoroute.

#### 3.6.2 **Les orientations, objectifs et interventions**

<b>Orientations</b>	<b>Objectifs et interventions</b>
3.6.2.1 Assurer et planifier une desserte améliorée en espaces verts sur l'ensemble du territoire municipal et y développer un réseau vert continu.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre à jour le plan directeur des parcs, des espaces verts et du réseau récréatif, lequel devra viser l'atteinte des objectifs suivants :               <ul style="list-style-type: none"> <li>- améliorer l'aménagement des parcs et équipements existants;</li> <li>- assurer une desserte adéquate dans les secteurs en développement;</li> <li>- relier le réseau cyclable existant en un réseau continu;</li> <li>- raccorder le réseau cyclable au nord et au sud de l'autoroute 640;</li> <li>- favoriser les accès aux berges de la rivière des</li> </ul> </li> </ul>

Orientations	Objectifs et interventions
3.6.2.2 Accroître l'accessibilité aux berges de la rivière des Mille-Îles.	<p>Mille-Îles;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- adapter les équipements en regard des nouveaux besoins de la population;</li><li>- prévoir des espaces pour la tenue d'événements d'envergure régionale;</li><li>- raccorder le réseau vert aux activités récréotouristiques présentes sur le territoire;</li><li>- identifier certaines zones du secteur situées entre le chemin de la Grande-Côte et la rivière des Mille-Îles comme zones privilégiées d'accès et de valorisation des berges de la rivière et profiter des occasions pour améliorer l'accessibilité aux berges.</li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>• Dans le cadre des projets de développement et de redéveloppement, profiter de toutes les occasions pour améliorer l'accessibilité aux berges de la rivière par le biais d'acquisitions, servitudes, protection des vues et autres.</li> <li>• S'assurer, par le biais d'un PIIA, que les projets de redéveloppement aux abords de la rivière visent à atteindre cette orientation.</li></ul>

### 3.7 *Paysage et patrimoine*

Plusieurs entrées de ville marquent le territoire, notamment sur l'autoroute 640. La présence d'un kiosque touristique joue également ce rôle. Il serait toutefois souhaitable d'améliorer ces éléments marquants du paysage urbain.

La ville renferme un nombre considérable de sites dont la valeur architecturale ou patrimoniale est remarquable. Le premier ensemble d'intérêt est sans doute celui que forme le Vieux Saint-Eustache et qui comprend certains monuments classés.

Un deuxième ensemble d'intérêt est celui du chemin de la Grande-Côte où sont construits plusieurs bâtiments du style mansarde américain ainsi que le moulin de la Dalle. Enfin, plusieurs segments de la 25e Avenue, du chemin du Chicot, du rang de la Fresnière et du chemin de la Rivière Nord renferment de nombreux exemples d'architecture traditionnelle.

Enfin, on peut affirmer que le paysage urbain des zones commerciales et industrielles manque parfois de cohésion, notamment en matière d'affichage et d'architecture. Il serait souhaitable d'harmoniser le paysage urbain de ces zones qui constituent pour de nombreux automobilistes la principale image qu'ils conserveront de la ville.

#### 3.7.1 **Enjeux**

- Le manque d'envergure des éléments signalétiques marquant les entrées de la ville.
- L'amélioration de la qualité du paysage urbain notamment dans les secteurs commerciaux et industriels.
- La protection du patrimoine architectural et des paysages naturels.
- La conservation et la mise en valeur des boisés.



## 3.7.2 Les orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
3.7.2.1	Rehausser l'image de la municipalité à ses portes d'entrée du réseau routier régional et intermunicipal.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Signaler et aménager les portes d'entrée de la municipalité donnant accès au réseau routier régional et intermunicipal :               <ul style="list-style-type: none"> <li>- autoroute 640;</li> <li>- route 148;</li> <li>- route 344.</li> </ul> </li> </ul>
3.7.2.2	Améliorer le paysage urbain de l'autoroute 640 et des principales artères de la municipalité.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser la plantation d'arbres sur les terrains privés en bordure de la rue dans les nouveaux développements.</li> <li>• Assurer l'intégration et l'harmonisation des enseignes commerciales dans le paysage urbain, dont notamment :               <ul style="list-style-type: none"> <li>- les enseignes sur poteau;</li> <li>- les enseignes dans le Vieux Saint-Eustache.</li> </ul> </li> <li>• Mettre en application une politique de plantation d'arbres de rue sur les artères principales de la municipalité.</li> </ul>
3.7.2.3	Protéger le patrimoine architectural.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adopter des mesures de protection afin d'assurer la conservation et la mise en valeur du patrimoine architectural.</li> </ul>
3.7.2.4	Préserver les boisés existants sur le territoire municipal.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adopter des mesures de protection afin d'assurer la conservation des boisés existants sur le territoire municipal.</li> </ul>

3.8 *L'environnement*

La situation géographique de Saint-Eustache sur les rives des rivières des Mille-Îles, Chicot et du Chêne lui confère un cadre environnemental à potentiel élevé. La variété de ces milieux naturels et des différentes contraintes qui existent sur le territoire exigent donc qu'une attention particulière soit accordée à l'environnement.

La ville possède plusieurs kilomètres de berges, où quatre espaces verts y sont d'ailleurs déjà aménagés. On trouve également au large de Saint-Eustache dix îles, dont sept qui forment un archipel à l'embouchure de la rivière Chicot. Quatre d'entre elles ont d'ailleurs un usage résidentiel.

Outre la rivière des Mille-Îles, le territoire est traversé par deux rivières : la rivière Chicot et celle du Chêne. Bien que leurs abords soient plutôt déboisés, l'embouchure de la rivière Chicot bénéficie encore d'un massif d'arbres appréciable. En ce qui concerne le territoire non urbanisé, on peut encore y trouver de nombreux boisés.

Les berges et certaines îles comprises sur le territoire de la ville sont sujettes aux crues de vingt ans et cent ans. Les aires concernées sont à cet égard identifiées sur les cartes relatives aux zones inondables identifiées au schéma d'aménagement de la MRC de Deux-Montagnes portant le numéro 8-86 et représentées au plan 5.

Des contraintes de nature anthropique, telles que l'usine de filtration et la station de traitement des eaux usées qui utilisent des produits chimiques, sont de potentielles sources de danger pour l'environnement et la population. Des infrastructures de transport comme les pipelines de la Trans-Québec Maritimes et de la Trans Northern Pipeline, le chemin de fer du Canadien National ou l'autoroute 640 présentent aussi certains dangers compte tenu des produits dangereux qui peuvent y transiter. L'existence d'une carrière d'une superficie de plus de 116 700 mètres carrés est une autre contrainte anthropique importante à souligner.

Notons enfin, la présence de l'ancien incinérateur (à l'extérieur du périmètre d'urbanisation) et de celle de l'autodrome qui peuvent être source de nuisances.

## 3.8.1 Enjeux

- L'existence de zones inondables;
- La présence de contraintes de nature anthropique.
- L'existence de plusieurs kilomètres de berges et de milieux naturels fragiles.
- La présence de l'ancien incinérateur et de l'autodrome.

## 3.8.2 Les orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
3.8.2.1	Contrôler les interventions dans les zones à risque d'inondation.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Appliquer les mesures de contrôle relatives aux zones inondables, tel que spécifié dans la politique gouvernementale.</li> </ul>
3.8.2.2	Protéger et entretenir les rives des rivières des Mille-Îles, Chicot et du Chêne.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en application la politique gouvernementale de protection des rives et du littoral.</li> </ul>
3.8.2.3	Atténuer les nuisances liées à la présence de contraintes de nature anthropique.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer l'application de mesures de mitigation à proximité des contraintes de nature anthropique.</li> </ul>
3.8.2.4	Prévoir de nouvelles vocations pour l'ancien incinérateur.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser la mise en place de sites de gestion des matériaux secs sur le site de l'ancien incinérateur.</li> </ul>

### 3.9 *Agriculture*

Le territoire agricole, situé en totalité au nord et à l'ouest du périmètre d'urbanisation, occupe, en terme de superficie, la plus grande part du territoire de la ville, soit 70 %. L'importance du secteur agricole a par conséquent un impact majeur sur la dynamique urbaine et sociale.

Plusieurs routes le traversent; il bénéficie donc d'une bonne liaison avec l'ensemble de la ville. Notons aussi la présence d'un petit pôle non agricole en zone blanche relativement dense à proximité du pont Laurin et du chemin Fresnière, où l'on trouve notamment une école élémentaire et un bâtiment industriel.

#### 3.9.1 Enjeux

- L'importance des activités et du secteur agricoles sur le territoire municipal.
- La consolidation et protection de l'intégrité du territoire et des activités agricoles.
- La protection du territoire agricole et l'équilibre compte tenu de la pression que provoque l'urbanisation sur les limites de l'actuel périmètre d'urbanisation et la pression qu'exercent l'application de normes environnementale, les changements dans les modes de tenures et le manque de capitalisation.

#### 3.9.2 Les orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
3.9.2.1	Prévoir des conditions d'occupation du territoire agricole qui ne contraignent pas la pratique ou la reprise des pratiques d'élevage sur le territoire de Saint-Eustache.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modification de la réglementation dans la prescription des usages autorisés dans la zone agricole.</li> </ul>
3.9.2.2	Favoriser l'achat des terres par les exploitants et/ou la location à long terme des terres agricoles.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Révision des outils de planification du territoire afin de déterminer clairement les affectations du sol et préciser la vocation agricole à long terme de certaines portions du territoire eustachois.</li> </ul>
3.9.2.3	Limiter le nombre de situations potentiellement conflictuelles ou contraignantes pour la pratique agricole.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limiter, aux seuls ouvrages et équipements à caractère public, les nouvelles implantations autres qu'agricoles dans la zone agricole.</li> <li>• Prévoir l'application d'un PIIA pour tous les usages prenant place en zone agricole en prévoyant des critères d'harmonisation entre les usages ou, lorsque requis, d'atténuation des impacts.</li> </ul>

---

Orientations	Objectifs et interventions
3.9.2.4 Préserver l'intégrité du territoire agricole.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Limiter les nouvelles implantations d'usages non agricoles en zone agricole.</li><li>• Prescrire des règles afin que les nouveaux usages ou bâtiments non agricoles ne puissent être séparés des terres agricoles auxquelles ils appartiennent au moment de leur implantation.</li><li>• Créer une zone destinée à accueillir les usages para-agricoles sur la route 148.</li></ul>

---

### 3.10 Voirie et transport

Le réseau routier principal desservant Saint-Eustache est composé de l'autoroute 640, de la route nationale 148 (boulevard Arthur-Sauvé), de la route régionale 344 (chemin de la Grande-Côte et la rue Saint-Louis) et des artères municipales suivantes : le boulevard Industriel, les rues Saint-Eustache et Dubois ainsi que la 25<sup>e</sup> Avenue.

L'autoroute 640 traverse la ville d'est en ouest et dessert notamment le parc industriel par le biais de deux bretelles d'autoroute. Elle est traversée par la route 148 et l'autoroute 13, à l'extérieur de la limite est de la ville. La présence de cette autoroute provoque évidemment des nuisances sonores et visuelles importantes, en plus de créer une barrière entre le secteur «Les Jardins de Saint-Eustache» en développement et celui situé au sud déjà urbanisé. Il faut également souligner le projet de construction d'une bretelle d'autoroute qui relierait la rue Dubois et les autoroutes 640 et 13.

Plutôt bien desservie par son réseau routier, la ville bénéficierait néanmoins du désenclavement de certains secteurs comme le secteur «Les Jardins de Saint-Eustache», de l'amélioration de l'accessibilité des zones commerciales et de l'atténuation des nuisances liées à l'autoroute 640.

Quant à l'accès à l'île de Montréal et à Laval, il est possible via la route 148 et le pont Arthur-Sauvé ainsi que par l'autoroute 640 qui rejoint à l'est les autoroutes 13 et 15. Sur le plan régional, la route 344 relie Saint-Eustache aux municipalités voisines situées en bordure de la rivière des Mille-Îles. Vers l'ouest, la route nationale 148 va en direction de Lachute en passant par Mirabel.

Par ailleurs, quatre sociétés de transports en commun offrent une desserte locale et régionale par autobus. Deux d'entre elles relient Saint-Eustache aux municipalités voisines, alors que la Société de Transport de la Ville de Laval (STL) assure une liaison avec la station de métro Henri-Bourassa et la gare Bois-Franc du réseau de train de banlieue. Enfin, la société Robert Paquette Autobus possède un circuit local qui s'articule essentiellement autour de la rue Saint-Laurent et du boulevard Arthur-Sauvé. Le train de banlieue permet, quant à lui, d'accéder à la gare centrale de Montréal en moins de 35 minutes depuis la gare de Deux-Montagnes avec 23 départs par jour.

## 3.10.1 Enjeux

- L'amélioration de la desserte routière du secteur résidentiel «Les Jardins de Saint-Eustache»
- L'amélioration de l'accessibilité des pôles commerciaux
- L'entretien du réseau routier existant
- L'atténuation des nuisances liées à l'autoroute 640

## 3.10.2 Les orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
3.10.2.1	Améliorer l'accessibilité des pôles commerciaux.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Évaluer et mettre en oeuvre des mesures pour améliorer l'accessibilité et réduire la congestion automobile dans les pôles commerciaux: <ul style="list-style-type: none"> <li>- élargissement du boulevard Arthur-Sauvé sur le tronçon situé entre l'autoroute 640 et le boulevard Léveillé;</li> <li>- aménagement d'une nouvelle bretelle d'autoroute pour desservir la rue Dubois, près de l'autoroute 13</li> <li>- élargissement de la rue Dubois;</li> <li>- synchronisation des feux de circulation;</li> <li>- évaluer les possibilités d'améliorer l'accessibilité de l'intersection 640/25e Avenue.</li> </ul> </li> </ul>
3.10.2.2	Améliorer la circulation sur la rue Saint-Eustache.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Évaluer et mettre en oeuvre des mesures de gestion pour améliorer la fluidité de la circulation sur la rue Saint-Eustache aux heures de pointe.</li> </ul>
3.10.2.3	Améliorer l'accessibilité du secteur «Les Jardins de Saint-Eustache».	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construire les artères et collectrices projetées, tel qu'illustré au <i>plan 3 - Hiérarchie routière</i>, en partenariat avec les riverains.</li> </ul>
3.10.2.4	Améliorer le réseau routier dans les quartiers anciens.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poursuivre le plan de réfection visant à améliorer le réseau de rues dans les quartiers anciens.</li> </ul>
3.10.2.5	Atténuer les nuisances liées à la présence de l'autoroute 640.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévoir des mesures d'atténuation du bruit entre l'autoroute 640 et les nouveaux secteurs résidentiels.</li> </ul>
3.10.2.6	Assurer une offre suffisante en stationnement dans les secteurs commerciaux.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer la gestion des stationnements dans les secteurs commerciaux en regard des heures de fréquentation des différents types de commerces, notamment par le recours aux terrains de stationnement partagés.</li> </ul>

*SECTION 4*

---

*LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE*



## 4. LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le concept d'organisation spatiale vise à structurer le territoire municipal en répondant aux orientations et objectifs de développement et d'aménagement urbains de Saint-Eustache. Le concept est transcrit, à titre de référence, au *plan 2 - Concept d'organisation spatiale*. Il illustre schématiquement l'organisation générale des différentes fonctions de la ville et les interrelations entre celles-ci.

### 4.1 Le réseau routier

#### 4.1.1 La hiérarchie du réseau routier régional et local

Le réseau routier de la Ville de Saint-Eustache comprend une hiérarchie de sept niveaux, dont trois d'envergure régionale et quatre d'envergure municipale, tel qu'illustré au *plan 3 - Hiérarchie routière*. Cette hiérarchie comprend plus précisément une autoroute, une route nationale, une route régionale et un réseau d'artères municipales, de collectrices principales, de collectrices secondaires et de rues locales.

- **Autoroute, route nationale et route régionale**

Ces routes correspondent à la hiérarchie routière du ministère des Transports du Québec.

- **Artère municipale**

Les artères municipales donnent accès à des secteurs commerciaux régionaux et industriels (existants ou projetés). Ces voies de circulation sont par conséquent achalandées et susceptibles d'être utilisées par l'ensemble de la population municipale et régionale.

- **Collectrice principale**

Les collectrices principales donnent accès à des secteurs commerciaux locaux ou constituent les principales voies pour accéder aux secteurs résidentiels. Ces voies de circulation sont plus ou moins achalandées et utilisées par l'ensemble des résidents d'un quartier pour accéder à leur résidence ou aux commerces de quartier.

- **Collectrice secondaire**

Les collectrices secondaires donnent accès à des voisinages résidentiels à partir d'une collectrice principale. Ces voies de circulation sont peu achalandées, mais utilisées par la plupart des résidents d'un voisinage pour accéder à leur résidence.

- **Rue locale**

Le réseau de rues locales dessert, pour sa part, les quartiers résidentiels. Les rues locales sont, en général, peu achalandées. Elle se raccordent aux voies de niveau hiérarchique supérieur (collectrices secondaires et principales).

Le tableau ci-dessous identifie les voies de circulation de la hiérarchie routière.

Hiérarchie	Voie de circulation
Autoroute	640
Route nationale	148 (boulevard Arthur-Sauvé)
Route régionale	344 (rue Saint-Louis et chemin Grande-Côte)
Artère municipal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• rue Saint-Eustache</li> <li>• boulevard Industriel</li> <li>• 25e Avenue (au sud de l'autoroute 640)</li> <li>• rue Dubois</li> <li>• rue Hector-Lanthier</li> <li>• rue Albert-Mondoux</li> </ul>
Collectrice principale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• boulevard Léveillé</li> <li>• boulevard René-Lévesque</li> <li>• rue Boileau</li> <li>• rue Feré</li> <li>• rue du Souvenir</li> <li>• boulevard Pie XII</li> <li>• rue Saint-Laurent</li> <li>• rue Hémond</li> <li>• boulevard Goyer</li> <li>• chemin de la Rivière-Nord</li> <li>• chemin de la Rivière-Sud</li> <li>• 25e Avenue (au nord de l'autoroute 640)</li> <li>• chemin du Domaine</li> <li>• chemin du Chicot</li> </ul>
Collectrice secondaire	Voir <i>plan 3 - Hiérarchie routière</i>
Rue locale	Voir <i>plan 3 - Hiérarchie routière</i>

#### ***4.2 Le réseau routier local et régional projeté***

Afin d'améliorer le réseau routier actuel, les interventions suivantes sont envisagées :

- La prolongation de la collectrice boulevard Binette;
- L'élargissement de la rue Dubois dans le tronçon situé entre la rue Grignon et la 25e Avenue;
- L'aménagement d'une nouvelle bretelle d'autoroute desservant le secteur Dubois/Côte-Cachée;
- La prolongation de la collectrice secondaire de la rue Allée-de-la-Roseraie de manière à la raccorder à la rue Dubois.

### **4.3 *Autres mesures proposées***

#### **4.3.1 Entrées de ville**

Afin d'améliorer les indications routières et l'image de la ville ainsi que d'embellir et de rendre plus visibles les repères visuels, le concept d'organisation spatiale propose l'aménagement de sept portes d'entrée :

- Autoroute 640 Est;
- Autoroute 640 Ouest;
- Route 148 Nord (à la limite de la Ville de Mirabel);
- Pont Arthur-Sauvé;
- Chemin de la Grande-Côte;
- Chemin d'Oka;
- 25<sup>e</sup> Avenue à la limite de la Ville de Mirabel.

#### **4.3.2 Mesures de mitigation**

Pour les nouveaux secteurs résidentiels situés aux abords de l'autoroute 640, des mesures de mitigation devront être prévues afin de réduire les nuisances que causent cette autoroute.

### **4.4 *Les pôles économiques à développer et à consolider***

Le développement commercial de Saint-Eustache repose essentiellement sur une stratégie de concentration et de consolidation des activités commerciales à vocation régionale sur les cinq pôles et les six axes existants suivants.

#### **4.4.1 Le pôle du «Vieux Saint-Eustache»**

Cet important secteur, situé de part et d'autre des rues Saint-Eustache et Saint-Louis constitue le véritable cœur de la ville. Les rues Saint-Nicolas, Féré et Saint-Denis et le boulevard Arthur-Sauvé ainsi que la rivière des Mille-Îles délimitent notamment cette zone que traverse au sud la rue Saint-Louis. Il comprend plusieurs équipements publics et institutionnels, un centre historique qui regroupe l'église, le presbytère, le cimetière, l'hôtel de ville et quelques bâtiments patrimoniaux singuliers tels que le manoir Globensky et le moulin Légaré (récemment reconnu à titre de « *Lieu historique national* » par Patrimoine Canada) des habitations et des commerces d'une architecture traditionnelle, de nombreux commerces, plusieurs parcs et une part importante d'habitations. La grande mixité et concentration de ces usages a évidemment favorisé l'émergence à travers le temps d'un réel pôle central qui est aujourd'hui un lieu

d'animation. Une attention particulière devra être portée sur la revitalisation commerciale, la protection du patrimoine architectural et l'harmonisation des fonctions commerciales et résidentielles.

Principales artères commerciales du Vieux Saint-Eustache, les rues Saint-Eustache et Saint-Louis accueillent des boutiques et des restaurants. L'axe de la rue Saint-Eustache, dans le tronçon compris entre la rue Saint-Louis et le manoir Globensky présente une image harmonieuse en ce qui a trait à l'architecture et à l'affichage. Développer autour de cet axe une certaine image de marque, en y accueillant notamment des commerces qui offrent des produits et services spécialisés, est sans doute un concept à considérer. Le réaménagement du centre commercial Place du Chêne et de son stationnement, actuellement en cours, devraient permettre de contribuer à cet effort d'amélioration du paysage.

Quant à la rue Saint-Louis, elle possède une fonction principalement commerciale. Son paysage urbain peu harmonieux à l'ouest du pont, particulièrement en matière d'affichage, nécessite l'application de normes qui permettraient de rendre une certaine cohérence à cet axe important.

#### 4.4.2 Le pôle mixte (commercial et institutionnel) régional principal «Boulevard Arthur-Sauvé/ Autoroute 640»

Le carrefour de l'autoroute 640 et du boulevard Arthur-Sauvé constitue l'un des principaux pôles commerciaux et institutionnels de la municipalité. On y retrouve en effet l'hôpital, l'école secondaire régionale et de nombreuses surfaces commerciales. En plus de l'excellente desserte routière dont il bénéficie, ce pôle se trouve à la jonction des secteurs Rivière-Nord, Jardins de Saint-Eustache et du Vieux Saint-Eustache en plus de desservir l'un des secteurs industriels de la ville.

#### 4.4.3 Le pôle mixte commercial/institutionnel régional « 25<sup>e</sup> Avenue »

Un pôle mixte commercial/institutionnel régional constitué d'une école, d'un parc, d'un local communautaire, d'une caserne de pompiers de même que de l'usine d'épuration des eaux usées se retrouve dans ce secteur. Il serait souhaitable de consolider la vocation publique de ce pôle qui communique d'ailleurs directement avec l'autoroute, la rue Dubois, la rue Saint-Laurent et le chemin de la Grande-Côte. Situé à l'est du territoire, ce pôle pourrait accueillir des équipements publics qui permettraient de contrebalancer le poids prépondérant du boulevard Arthur-Sauvé et du Vieux Saint-Eustache et mieux desservir ce secteur.

**4.4.4 Le pôle commercial régional secondaire «25e Avenue/Hector-Lanthier»**

La présence d'un complexe de 16 cinémas, d'un marché aux puces, d'un ciné-parc, d'un centre sportif et d'un important centre commercial confèrent à cette intersection un caractère d'envergure régionale.

**4.4.5 Le pôle institutionnel local «Arthur-Sauvé»**

C'est sur le tronçon situé entre les rues du Moulin et Houle que se trouve une grande partie des équipements publics municipaux tels que la bibliothèque centrale, le centre civique, l'aréna, le Service de police et le Service de l'urbanisme. La position géographique de ce pôle justifie le maintien et le renforcement de son statut de pôle institutionnel municipal.

**4.5 *Les axes à consolider et restructurer*****4.5.1 L'axe commercial régional «Arthur-Sauvé»**

Compris entre la rue Hémond et la montée du Domaine, cet axe, dont l'usage dominant est le commerce, traverse la ville du nord au sud. C'est sur cet axe que l'on retrouve le centre commercial Place Saint-Eustache et plusieurs grandes surfaces. Notons également la présence de nombreux terrains vacants situés au nord de l'autoroute 640. La consolidation de ce secteur demeure donc à poursuivre suivant les objectifs et critères énoncés à cet effet au règlement sur les PIIA.

**4.5.2 L'axe commercial régional «Dubois»**

Important axe commercial en plein développement, ce secteur situé au nord de l'autoroute 640 possède un potentiel appréciable lié à sa situation géographique et au nombre encore important de parcelles d'une grande superficie. On y trouve pour l'instant plusieurs commerces à vocation régionale qui utilisent de vastes terrains, notamment dans le domaine de l'automobile. Cet axe est plutôt homogène et offre une bonne lisibilité en matière d'affichage ainsi que de qualité architecturale. Il est donc essentiel de consolider cette vitrine suivant les prescriptions de la réglementation d'urbanisme applicable à cet effet, d'autant que cette zone occupe un site stratégique et contribue donc directement à l'image de la ville.

**4.5.3 L'axe commercial secondaire «Arthur-Sauvé»**

Compris entre le chemin de la Grande-Côte et la rue Hémond, cet axe se caractérise par sa fonction commerciale secondaire et la concentration de services municipaux.

Les commerces y forment un ensemble plutôt hétérogène, tant en termes de produits et de services offerts (par exemple, des garages côtoyant des salons de coiffure) que de la qualité architecturale des immeubles et de l'affichage. Il faut également souligner le nombre élevé d'entrées charretières et le manque de rationalisation dans leur gestion et celle des stationnements. Il en résulte évidemment une grande confusion dans le paysage urbain. Des mesures par le biais d'un PIIA et de la réglementation d'urbanisme pourront mieux, pour les objets suivants, créer une certaine cohérence et harmonie : l'affichage, la qualité architecturale, les marges et cours, le stationnement et les entrées charretières. De plus, des interventions paysagères (plantations d'arbres, d'arbustes, etc.) devraient contribuer à l'amélioration de l'image de cet axe commercial.

**4.5.4 Axe du «chemin de la Grande-Côte» à restaurer**

Axe historique traversant la ville d'est en ouest, cette route régionale est, par endroit, déstructurée. En effet, bien que l'habitation de type unifamiliale soit prédominante sur le chemin de la Grande-Côte, on y trouve également de nombreux commerces et quelques habitations multifamiliales plus ou moins dispersés. Ainsi, des mesures afin d'éviter la dispersion des fonctions et de favoriser le regroupement commercial entre la 25e Avenue et la limite est de la ville. Il faut souligner la grande qualité de certaines habitations unifamiliales, plusieurs possédant d'ailleurs une valeur patrimoniale reconnue par le schéma d'aménagement. De façon à préserver ce paysage de qualité qui offre également de jolies vues sur la rivière des Mille-Îles, des critères en matière d'affichage et de qualité architecturale sont fixés par le biais d'un PIIA et de la réglementation d'urbanisme.

**4.5.5 Axe de la «rue Saint-Laurent» à restructurer**

Cette collectrice municipale parcourt le territoire d'est en ouest, à travers des quartiers d'habitations unifamiliales. Néanmoins, on trouve sur le tronçon de la rue Hémond à la rue Guérin plusieurs secteurs d'habitations multifamiliales et de commerces. De manière à éviter une déstructuration plus sévère de la rue Saint-Laurent que provoquerait un enchevêtrement des fonctions urbaines, il est envisagé de limiter la présence de ces deux fonctions urbaines autour des pôles déjà existants. Les usages commerciaux permis, devront, avant tout, s'adresser à une clientèle locale.

#### **4.6 Les secteurs résidentiels à développer et redévelopper**

L'actuel périmètre d'urbanisation permet d'entreprendre ou de poursuivre le développement résidentiel de divers secteurs. De plus, certains sites présentent d'intéressantes possibilités de redéveloppement pour l'implantation de projets domiciliaires.

##### **4.6.1 Le secteur «Les Jardins de Saint-Eustache»**

Le secteur «Les Jardins de Saint-Eustache», secteur résidentiel en développement situé au nord de l'autoroute 640, offre le plus important potentiel de développement résidentiel sur le territoire. Des habitations de moyenne et forte densités sont prévues dans le secteur localisé au nord de l'école secondaire régionale. Le secteur pourrait également accueillir, dans certaines parties, des résidences haut de gamme. Le grand nombre de parcelles disponibles ainsi que la proximité de l'autoroute et de la route 148 constituent des avantages indéniables.

##### **4.6.2 Le secteur «Rivière-Nord»**

Cet important secteur résidentiel offre encore d'importantes possibilités de développement. Ainsi, il existe un secteur vacant situé à l'est de la rue Jean-Baptiste-Campeau, entre les boulevards Léveillé et Girouard destiné à l'habitation de faible et moyenne densité. Notons également la présence de nombreux terrains vacants situés à l'ouest du boulevard René-Lévesque où il est également souhaitable d'étendre le développement résidentiel de faible et moyenne densités déjà implanté à l'est. C'est le cas également du prolongement nord de ce même boulevard et sur la rue Primeau où un développement résidentiel de faible et moyenne densités est envisagé.

##### **4.6.3 Secteur «Sud de la carrière»**

Plusieurs terrains entre la rue Saint-Laurent et la carrière sont vacants et réservés pour la relocalisation de la ligne électrique traversant la carrière Mathers. Ce secteur constituera une zone de transition entre la carrière et les secteurs résidentiels à proximité.

#### **4.7 *Les secteurs industriels***

Le vaste secteur industriel qui comprend trois parcs industriels adjacents à l'autoroute ne possède que peu de terrains disponibles. Compte tenu du périmètre d'urbanisation existant et de la répartition des fonctions urbaines, il est donc envisagé de créer un quatrième parc industriel au sud de l'autoroute 640 et à l'ouest de la 25e Avenue à même le secteur Côte-Cachée. Ce secteur bénéficie de la proximité de l'autoroute tandis que la présence d'habitations à proximité y est faible, ce qui en fait un secteur tout désigné à cette fin.

#### **4.8 *Le secteur agricole***

Le secteur agricole se déploie en périphérie du périmètre d'urbanisation. La gestion des activités agricole et non agricole sera déterminée à la réglementation d'urbanisme.



#### **4.9 *Les autres éléments***

##### **4.9.1 Les exigences relatives à certaines contraintes anthropiques**

Des mesures minimales de mitigation sont prévues entre les infrastructures présentant des dangers pour la sécurité et la santé publique et les secteurs résidentiels, les écoles, les centres d'accueil et les hôpitaux qui seront implantés sur le territoire. L'usine de filtration, la station de traitement des eaux usées, l'ancien incinérateur, le gazoduc Trans-Québec Maritimes et l'oléoduc de la Trans Northern Pipeline, la voie ferrée du Canadien National et l'autoroute 640 doivent faire l'objet de telles mesures.

##### **4.9.2 Les liens Nord-Sud**

Traversé par l'autoroute 640 dans un axe Est-Ouest, le territoire se divise en deux grands secteurs : le Nord et le Sud. Les liens pédestres, cyclistes et routiers entre ces deux secteurs sont restreints. Le concept d'organisation spatiale favorise les liens entre le nord et le sud de la ville.






















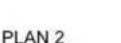



##### **4.9.3 La zone privilégiée pour la valorisation des berges**

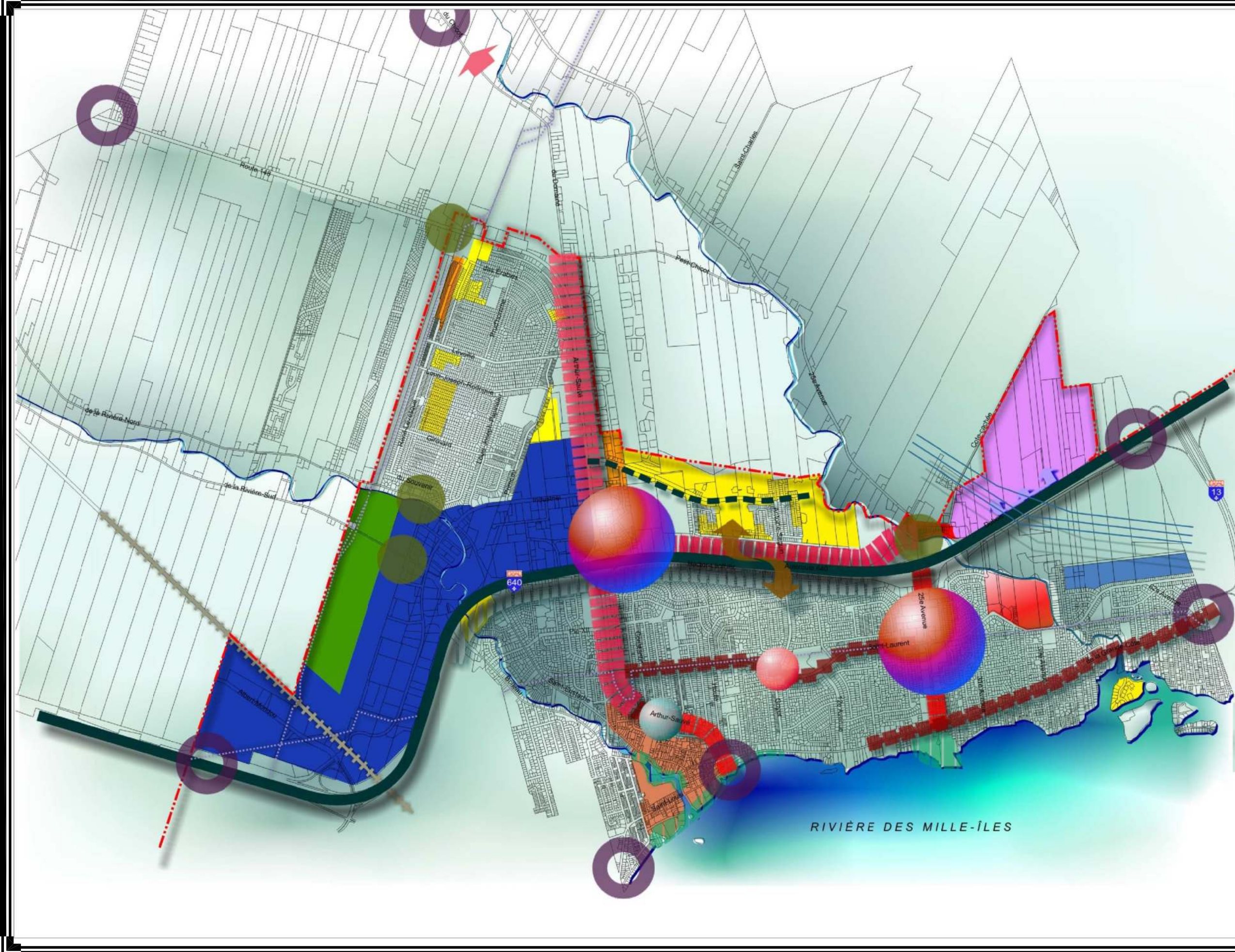
Certaines parties des berges longeant la rivière des Mille-Îles entre les limites des Villes de Deux-Montagnes et de Boisbriand, ainsi que celles de la rivière du Chêne entre le moulin Légaré et la rue Saint-Louis (du côté du cimetière), sont identifiées au concept d'organisation spatiale comme «zone privilégiée pour la valorisation des berges». Il est envisagé de profiter de toutes les occasions pour mettre en valeur ces berges de manière à ce qu'elles soient accessibles aux habitants.

Le projet suivant est de plus envisagé :

- l'aménagement d'une descente pour bateaux au site de l'usine d'épuration.

**PLAN D'URBANISME**











-  SECTEUR RÉSIDENTIEL DE FAIBLE ET MOYENNE DENSITÉ À DÉVELOPPER À LONG TERME
-  SECTEUR RÉSIDENTIEL DE MOYENNE ET FORTE DENSITÉ À DÉVELOPPER
-  SECTEUR INDUSTRIEL À CONSOLIDER OU DÉVELOPPER
-  SECTEUR INDUSTRIEL À CONSOLIDER OU DÉVELOPPER À LONG TERME
-  ZONE DE TRANSITION POUR TRANSPORT D'HYDROÉLECTRIQUE
-  PÔLE MIXTE (COMMERCIAL/INSTITUTIONNEL) RÉGIONAL
-  PÔLE COMMERCIAL SECONDAIRE
-  PÔLE COMMERCIAL LOCAL
-  PÔLE INSTITUTIONNEL LOCAL
-  AXE COMMERCIAL RÉGIONAL
-  AXE COMMERCIAL SECONDAIRE
-  AXE À RESTAURER
-  SECTEUR PRIORITAIRE DE VALORISATION DES BERGES
-  VIEUX SAINT-EUSTACHE
-  GOLF EXISTANT
-  ESPACE DE CONTACT RURAL/URBAIN
-  ENTRÉE DE LA VILLE À AMÉLIORER
-  AUTOROUTE
-  COLLECTRICE PROJÉTÉE
-  ACCESSIBILITÉ À AMÉLIORER
-  LIEN NORD/SUD À AMÉLIORER
-  MESURES DE MITIGATION À CRÉER
-  PÉRIMÈTRE D'URBANISATION
-  LIGNE HYDROÉLECTRIQUE
-  VOIE FERRÉE
-  GAZODUC



PLAN 2  
CONCEPT D'ORGANISATION  
SPATIALE

8 NOVEMBRE 2004

**PLAN D'URBANISME**

-  AUTOROUTE
-  ROUTE NATIONALE
-  ROUTE RÉGIONALE
-  ARTERE MUNICIPALE
-  ARTERE MUNICIPALE PROJÉTÉE
-  COLLECTRICE PRINCIPALE
-  COLLECTRICE PRINCIPALE PROJÉTÉE
-  COLLECTRICE SECONDAIRE
-  COLLECTRICE SECONDAIRE PROJÉTÉE
-  RUI F LOCAL F



PLAN 3  
**HIERARCHIE  
 ROUTIERE**

8 NOVEMBRE 2004

---

*LES AIRES D'AFFECTATIONS DU SOL ET LES DENSITÉS DE SON OCCUPATION*

## 5. ***LES AIRES D'AFFECTION DU SOL ET LES DENSITÉS DE SON OCCUPATION***

Les grandes orientations d'aménagement et les objectifs illustrés au concept d'organisation spatiale se concrétisent aux *plans 4a et 4b - Aires d'affectation du sol* par la délimitation d'aires d'affectation et par la spécification d'une affectation dominante et d'affectations complémentaires. L'affectation de chaque aire est, d'autre part, précisée d'une densité d'occupation. Les orientations générales du concept s'y reflètent.

### 5.1 ***La nomenclature des aires d'affectation***

#### 5.1.1 **La division du territoire en aires d'affectation**

Le territoire municipal est divisé en aires d'affectation du sol identifiées chacune d'une dominance. Ces aires sont illustrées aux *plans 4a et 4b - Aires d'affectation du sol*.

#### 5.1.2 **L'identification des aires**

Chacune des aires d'affectation délimitée aux plans est identifiée par des lettres indiquant l'affectation dominante et un chiffre spécifiant une identification et un ordre numérique, exemple : R-2.

Identification	Affectation dominante
R	Résidentielle
M1	Mixte régionale
M2	Mixte centre-ville
C1	Commerciale régionale
C2	Commerciale locale
RC	Récréation
P1	Publique (Transport)
P2	Publique (Rivière)
I1	Industrielle
I2	Industrielle (Extraction)
I3	Industrielle (Hydro-électrique)
IX	Industrielle PAE (Expansion future)
RU	Rurale
A	Agricole

### 5.1.3 L'interprétation des limites des aires

Les lignes délimitant les aires indiquées aux *plans 4a et 4b - Aires d'affectation du sol* reflètent, règle générale, les limites suivantes :

- les limites municipales,
- les lignes de propriétés de terre, de terrain et de lot ou leur prolongement;
- l'axe ou le prolongement de l'axe des rues ou voies publiques existantes ou proposées;
- les rives de la rivière des Mille-Îles;
- l'axe de l'emprise d'un service public.

La limite d'une aire coïncidant avec une rue publique existante ou proposée, telle qu'indiquée au plan, réfère toujours à l'axe de cette rue, même si sa localisation en est modifiée suite à l'approbation d'un plan relatif à une opération cadastrale.

### 5.2 Les densités d'occupation du sol

Pour chacune des affectations, sont déterminées des densités minimale et maximale d'occupation du sol en termes de coefficient d'occupation du sol (c.o.s.). Ces densités sont de plus précisées aux *plans 4a et 4b - Aires d'affectation du sol* pour chaque aire d'affectation.

### 5.3 L'affectation des aires et leur densité

([Règlement 1674-012, article 1, en vigueur le 23 juin 2022](#))

#### 5.3.1 AFFECTATION RÉSIDENTIELLE (R)

Fonction dominante	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Habitation de faible, moyenne et forte densité</li> </ul>
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Commerce local d'une superficie maximale de plancher de 200 mètres carrés</li> <li>• Commerce d'hébergement de moins de 5000 mètres carrés de superficie de plancher incluant les usages connexes sur l'île Norbert-Aubé seulement</li> <li>• Parc et espace vert et leurs équipements</li> <li>• Équipement et service d'utilité publique</li> <li>• Institution scolaire</li> <li>• Corridor et équipement d'énergie</li> </ul>
Densité d'occupation du sol	<ul style="list-style-type: none"> <li>• c.o.s. minimal : 0,10</li> <li>• c.o.s. maximal : 4,00</li> </ul>

**5.3.2 AFFECTATION MIXTE RÉGIONALE (M1)**

<b>Fonctions dominantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Commerce régional sans limite de superficie de plancher</li> <li>• Institution et usage public</li> <li>• Bureau</li> </ul>
<b>Fonctions complémentaires</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Habitation de moyenne et forte densité</li> <li>• Équipement et service d'utilité publique</li> <li>• Corridor et équipement d'énergie</li> </ul>
<b>Densité d'occupation du sol</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• c.o.s. minimal : 0,20</li> <li>• c.o.s. maximal : 4,00</li> </ul>

**5.3.3 AFFECTATION MIXTE CENTRE-VILLE (M2)**

<b>Fonctions dominantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Commerce sans limite de superficie de plancher</li> <li>• Habitation de faible et moyenne densité</li> <li>• Institution et usage public</li> <li>• Bureau</li> </ul>
<b>Fonctions complémentaires</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parc et espace vert</li> <li>• Équipement et service d'utilité publique</li> <li>• Corridor et équipement d'énergie</li> </ul>
<b>Densité d'occupation du sol</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• c.o.s. minimal : 0,10</li> <li>• c.o.s. maximal : 4,00</li> </ul>

**5.3.4 AFFECTATION COMMERCIALE RÉGIONALE (C1)**

<b>Fonction dominante</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Commerce régional sans limite de superficie de plancher</li> </ul>
<b>Fonctions complémentaires</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Institution et usage public</li> <li>• Équipement et service d'utilité publique</li> <li>• Corridor et équipement d'énergie</li> </ul>
<b>Densité d'occupation du sol</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• c.o.s. minimal : 0,20</li> <li>• c.o.s. maximal : 2,00</li> </ul>

**5.3.5 AFFECTATION COMMERCIALE LOCALE (C2)***(Règlement 1674-010, article 1, en vigueur le 25 mars 2021)*

**Fonction dominante**

- Commerce local d'une superficie maximale de plancher de 2 000 mètres carrés

**Fonctions complémentaires**

- Habitation de faible et moyenne densité (secteur Grande-Côte, C-2 et secteur Saint-Laurent, C-2, secteur de la rue Guy et du chemin d'Oka)
- Institution et usage public
- Équipement et service d'utilité publique
- Corridor et équipement d'énergie

**Densité d'occupation du sol**

- c.o.s. minimal : 0,20
- c.o.s. maximal : 2,00

**5.3.6 AFFECTATION RÉCRÉATION (RC)**

**Fonctions dominantes**

- Activité récréative extensive et ses équipements
- Parc et espace vert

**Fonctions complémentaires**

- Commerce relié à l'activité récréative
- Équipement et service d'utilité publique
- Corridor et équipement d'énergie

**Densité d'occupation du sol**

- c.o.s. minimal : 0
- c.o.s. maximal : 0,10

**5.3.7 AFFECTATION PUBLIQUE (Transport) (P1)**

**Fonction dominante**

- Corridor de transport routier

**Fonction complémentaire**

- Équipement et service d'utilité publique
- Corridor et équipement d'énergie

**Densité d'occupation du sol**

- c.o.s. minimal : 0
- c.o.s. maximal : 0

**5.3.8 AFFECTATION PUBLIQUE (Rivière) (P2)**

**Fonction dominante**

- Activité nautique extensive

**Fonction complémentaire**

- Équipement et service d'utilité publique

**Densité d'occupation du sol**

- c.o.s. minimal : 0
- c.o.s. maximal : 0



**5.3.9 AFFECTATION INDUSTRIELLE (I1)**

Fonction dominante	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Activité industrielle régionale et locale</li> </ul>
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Commerce d'une superficie maximale de plancher de 2 000 mètres carrés, relié à l'industrie</li> <li>• Institution et usage public</li> <li>• Équipement et service d'utilité publique</li> <li>• Corridor et équipement d'énergie</li> </ul>
<i>(Règlement 1674-002, article 1, en vigueur le 3 avril 2007)</i>	
Densité d'occupation du sol	<ul style="list-style-type: none"> <li>• c.o.s. minimal : 0,01</li> <li>• c.o.s. maximal : 2,00</li> </ul>

**5.3.10 AFFECTATION INDUSTRIELLE (Extraction) (I2)**

Fonction dominante	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Activité industrielle extractive (carrière)</li> </ul>
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Équipement et service d'utilité publique</li> <li>• Corridor et équipement d'énergie</li> </ul>
Densité d'occupation du sol	<ul style="list-style-type: none"> <li>• c.o.s. minimal : 0</li> <li>• c.o.s. maximal : 0,10</li> </ul>

**5.3.11 AFFECTATION INDUSTRIELLE (Hydro-électrique) (I3)**

Fonction dominante	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Corridor et équipement d'énergie</li> </ul>
Fonction complémentaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Équipement et service d'utilité publique</li> </ul>
Densité d'occupation du sol	<ul style="list-style-type: none"> <li>• c.o.s. minimal : 0</li> <li>• c.o.s. maximal : 0</li> </ul>

**5.3.12 AFFECTATION INDUSTRIELLE PAE (Expansion future) (IX)**

Fonction dominante	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Activité industrielle régionale et locale sous réserve de faire l'objet d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE)</li> </ul>
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Commerce d'une superficie maximale de plancher de 2 000 mètres carrés</li> <li>• Équipement et service d'utilité publique</li> <li>• Corridor et équipement d'énergie</li> </ul>
Densité d'occupation du sol	<ul style="list-style-type: none"> <li>• c.o.s. minimal : 0,10</li> <li>• c.o.s. maximal : 2,00</li> </ul>

**5.3.13 AFFECTATION RURALE (RU)**

<b>Fonctions dominantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Exploitation agricole et forestière conforme aux dispositions de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i></li> <li>• Habitation</li> </ul>
-----------------------------	---

<b>Fonctions complémentaires</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Commerces et industries para-agricoles</li> <li>• Équipement et service d'utilité publique</li> <li>• Corridor et équipement d'énergie</li> </ul>
----------------------------------	--

<b>Densité d'occupation du sol</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• c.o.s. minimal : 0</li> <li>• c.o.s. maximal : 2,00</li> </ul>
------------------------------------	---

**5.3.14 AFFECTATION AGRICOLE (A)**

<b>Fonction dominante</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Exploitation agricole et forestière conforme aux dispositions de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i></li> </ul>
---------------------------	---

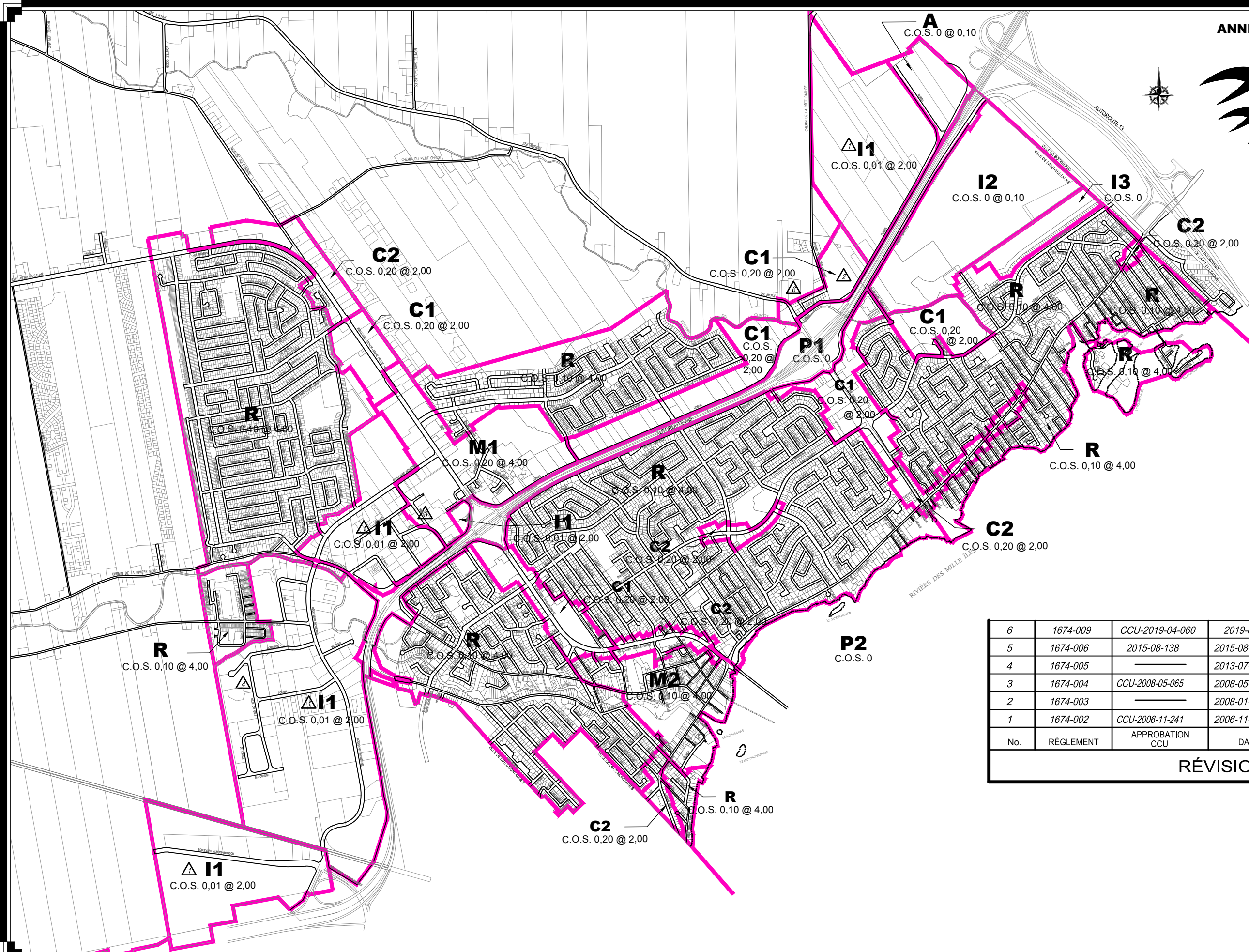
<b>Fonctions complémentaires</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Habitation en vertu des dispositions de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i></li> <li>• Activité d'agrotourisme</li> <li>• Point de vente et entreposage de produits de la ferme, d'une pépinière ou connexes</li> <li>• Réseau récréatif</li> <li>• Équipement et service d'utilité publique</li> <li>• Corridor et équipement d'énergie</li> <li>• Activité ayant fait l'objet d'une autorisation ou d'un droit acquis de la CPTAQ à la date d'entrée en vigueur du présent règlement</li> <li>• Commerce et industrie de soutien aux activités agricoles</li> <li>• Activité industrielle, para-industrielle ou de recherche sur un lot ayant été acquis en vertu de la <i>Loi sur les immeubles industriels municipaux</i> (chapitre 1-0.1)</li> <li>• Conditionnement et transformation d'un produit de la ferme</li> <li>• Préparation et consommation de repas dans une cabane à sucre occupant une érablière en production, limitée à la période des sucres</li> <li>• Service de visites éducatives de groupe à la ferme</li> </ul>
----------------------------------	---

<b>Densité d'occupation du sol</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• c.o.s. minimal : 0</li> <li>• c.o.s. maximal : 0,10</li> </ul>
------------------------------------	---



PLAN D'URBANISME

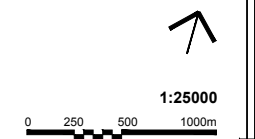
- R** RÉSIDENTIELLE
- M1** MIXTE RÉGIONALE
- M2** MIXTE CENTRE-VILLE
- C1** COMMERCIALE RÉGIONALE
- C2** COMMERCIALE LOCALE
- Rc** RÉCRÉATION
- P1** PUBLIQUE (transport)
- P2** PUBLIQUE (rivière)
- I1** INDUSTRIELLE
- I2** INDUSTRIELLE (extraction)
- I3** INDUSTRIELLE (hydro-électrique)
- Ix** INDUSTRIELLE PAE (expansion future)
- A** AGRICOLE



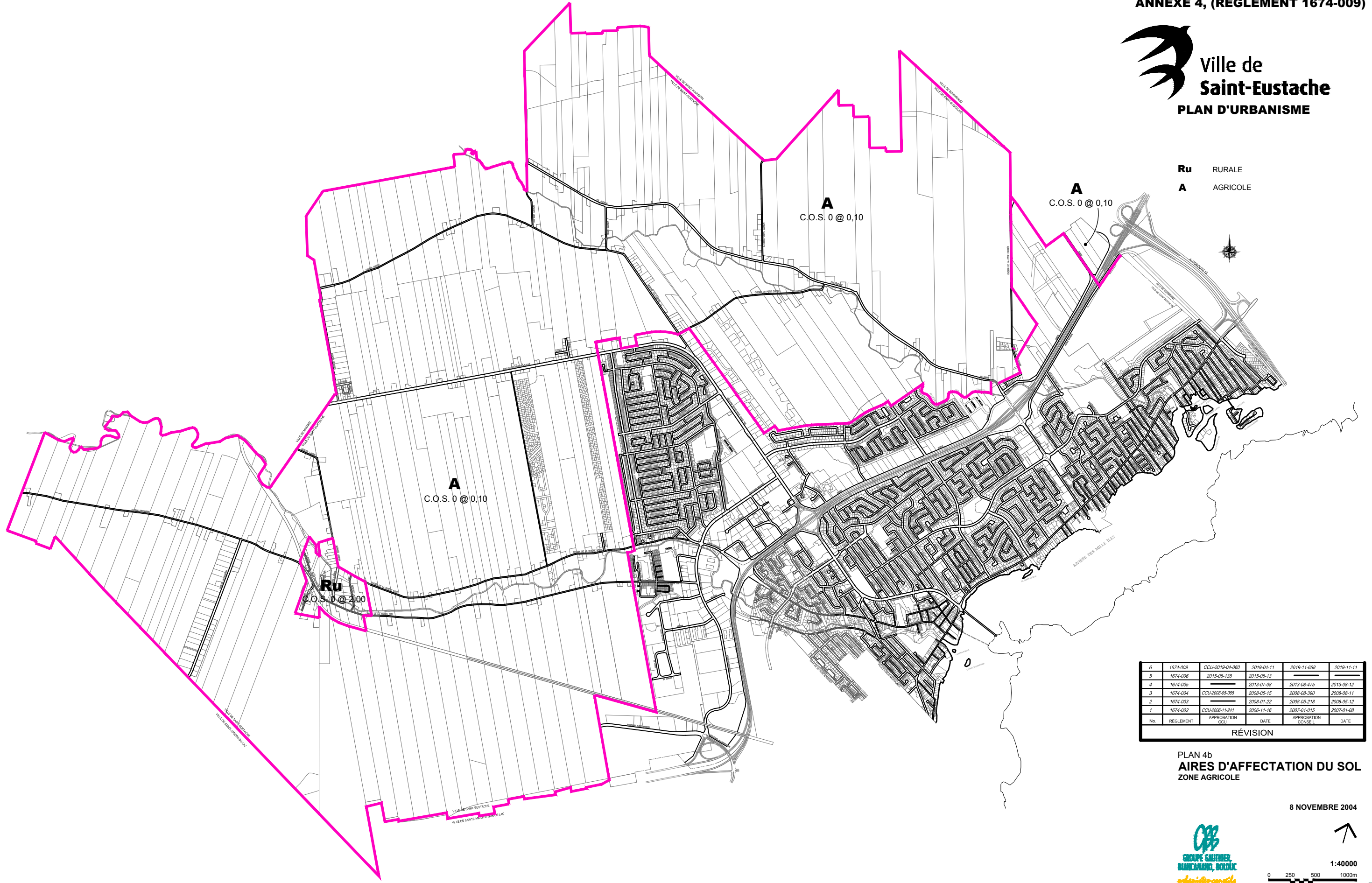
No.	RÈGLEMENT	APPROBATION CCU	DATE	APPROBATION CONSEIL	DATE
6	1674-009	CCU-2019-04-060	2019-04-11	2019-11-658	2019-11-11
5	1674-006	2015-08-138	2015-08-13	—	—
4	1674-005	—	2013-07-08	2013-08-475	2013-08-12
3	1674-004	CCU-2008-05-065	2008-05-15	2008-08-390	2008-08-11
2	1674-003	—	2008-01-22	2008-05-218	2008-05-12
1	1674-002	CCU-2006-11-241	2006-11-16	2007-01-015	2007-01-08
<b>RÉVISION</b>					

PLAN 4a  
AIRES D'AFFECTATION DU SOL  
PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

8 NOVEMBRE 2004



**Ru** RURALE  
**A** AGRICOLE

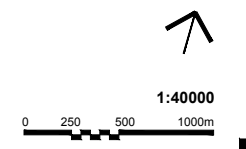


N <sup>o</sup>	RÈGLEMENT	APPROBATION CCU	DATE	APPROBATION CONSEIL	DATE
6	1674-009	CCU-2019-04-060	2019-04-11	2019-11-698	2019-11-11
5	1674-006	2015-08-138	2015-08-13		
4	1674-005		2013-07-08	2013-08-475	2013-08-12
3	1674-004	CCU-2008-05-065	2008-05-15	2008-08-390	2008-08-11
2	1674-003		2008-01-22	2008-05-218	2008-05-12
1	1674-002	CCU-2006-11-241	2006-11-16	2007-01-015	2007-01-08

RÉVISION

PLAN 4b  
**AIRES D'AFFECTATION DU SOL**  
ZONE AGRICOLE

8 NOVEMBRE 2004



---

*LES DISPOSITIONS PARTICULIÈRES ET LES OUTILS DE MISE EN OEUVRE*

## **6. LES DISPOSITIONS PARTICULIÈRES ET LES OUTILS DE MISE EN OEUVRE**

### **6.1 Les secteurs de contraintes**

#### **6.1.1 Les zones inondables**

La présence de la rivière des Mille-Îles génère certains risques d'inondation en des endroits précis identifiés au plan 5. Ce plan identifiant les risques d'inondation selon les crues de vingt (20) ans et de cent (100) ans, fait partie intégrante de ce règlement.

#### **6.1.2 Les zones sujettes à des mouvements de terrain**

Le territoire de la Ville de Saint-Eustache possède des zones sujettes à des mouvements de terrain. Elles sont localisées à l'intérieur de la zone agricole.

#### **6.1.3 Les contraintes anthropiques et les sources de danger**

Le schéma d'aménagement de la MRC de Deux-Montagnes identifie d'abord un équipement susceptible de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique: l'usine d'approvisionnement en eau potable, pouvant utiliser d'importantes quantités de bioxyde de chlore. Il faut également signaler la présence d'une nouvelle usine de traitement des eaux usées construite depuis l'adoption du schéma d'aménagement qui présente les mêmes risques.

Le schéma d'aménagement identifie également quatre infrastructures de transports ou d'énergie où transitent des produits considérés dangereux ainsi que trois activités et équipements qui peuvent être des sources de dangers :

- Le gazoduc Trans-Québec Maritimes qui traverse la ville du sud au nord, à la limite de la zone agricole;
- L'oléoduc Trans Northern Pipeline qui traverse la ville d'est en ouest;
- La voie ferrée du Canadien national;
- L'autoroute 640 qui traverse la municipalité d'est en ouest;
- La carrière située à l'est du territoire;
- L'ancien incinérateur localisé au nord du territoire.

*(Règlement 1674-005, article 2, en vigueur le 28 août 2013)*

**6.2 Les plans d'aménagement d'ensemble (P.A.E.) ABROGÉ**

**6.3 Les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)**

De plus en plus, le contrôle du développement, au seul moyen des normes réglementaires, s'avère insuffisant pour assurer la qualité des projets, particulièrement en ce qui concerne l'implantation des bâtiments, l'aménagement des terrains et l'intégration architecturale. Or, les dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* permettent aux municipalités d'exiger, en plus de respecter les dispositions normatives des règlements d'urbanisme, que le projet réponde également à des objectifs qualitatifs adoptés à l'intérieur d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

*(Règlement 1674-005, article 3, en vigueur le 28 août 2013)*

**6.4 Le secteur de planification particulière Albatros**

Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) permet à la municipalité, à l'intérieur de zones délimitées à l'avance, d'encadrer les futurs projets de développement ou de redéveloppement dans différents secteurs de la ville et d'identifier des objectifs d'aménagement qui répondront aux problématiques soulevées et tiendront compte des contraintes et des potentiels du territoire concerné.

La zone à requalifier pour l'objet du présent PPU est située aux limites du périmètre d'urbanisation de Saint-Eustache et est actuellement occupé par un terrain de golf d'une superficie de près de 7 millions de pieds carrés. Le site est amené à être développé, en partie à des fins résidentielles et en partie à des fins industrielles. Compte tenu des principes de densification véhiculés par le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM, cette zone pourrait également accueillir une portion d'un éventuel quartier TOD intégrant une diversité de fonctions urbaines.

Les objectifs d'un tel PPU à cet endroit seront, sans être limitatifs :

- Préconiser un esthétisme dans l'aménagement du cadre bâti (incluant la composition d'ensemble, le traitement architectural et l'aménagement paysager);
- Intégrer les caractéristiques environnementales des lieux (incluant la présence de deux cours d'eau, de plans d'eau artificiels, d'arbres matures et d'une servitude de gazoduc);
- Favoriser un développement misant sur le transport actif et collectif;
- Développer un corridor vert à même la servitude de gazoduc;
- Intégrer l'ensemble immobilier à la trame urbaine de la Ville de Saint-Eustache;

- Créer un environnement bâti axé sur les principes du développement durable;

#### Fonction résidentielle

- Favoriser la diversité des types d'habitation afin de répondre aux besoins en logement de la population en général;
- Favoriser une cohabitation harmonieuse avec le voisinage, incluant la zone agricole et le parc industriel;
- Respecter les seuils minimaux de densité du PMAD pour les secteurs hors TOD;

#### Fonction industrielle

- Consolider le parc industriel existant en préconisant les usages industriels de moindre incidence;
- Minimiser les impacts sur les autres fonctions urbaines, en particulier sur le milieu résidentiel.

Le territoire concerné par cette planification particulière correspond à l'aire identifiée programme particulier d'urbanisme (PPU) au plan «Aire d'interventions particulières».

*(Règlement 1674-007, article 2, en vigueur le 25 août 2016)*

#### **6.5 Le secteur de planification particulière Vieux Saint-Eustache**

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) permet à la municipalité de préciser la planification et les interventions pour un secteur nécessitant une attention particulière. Le territoire visé par le PPU « Vieux Saint-Eustache » est délimité par la rivière des Mille-Îles, le boulevard Arthur-Sauvé et la rue Féré. À l'intérieur de cette aire, un secteur « centre-ville » est désigné et son territoire est défini par la rivière des Mille-Îles, la rivière du Chêne et le boulevard Arthur-Sauvé.

Sans être limitatifs, les objectifs du PPU ont pour but d'articuler et d'orienter la prise de décision dans un processus de revalorisation du « Vieux Saint-Eustache » tenant compte des considérations économique, sociale, environnementale et urbanistique gravitant autour de 6 pôles structurants.




Un plan d'action détaillé accompagne le PPU en suggérant des pistes d'interventions ainsi qu'une priorisation des gestes à accomplir.

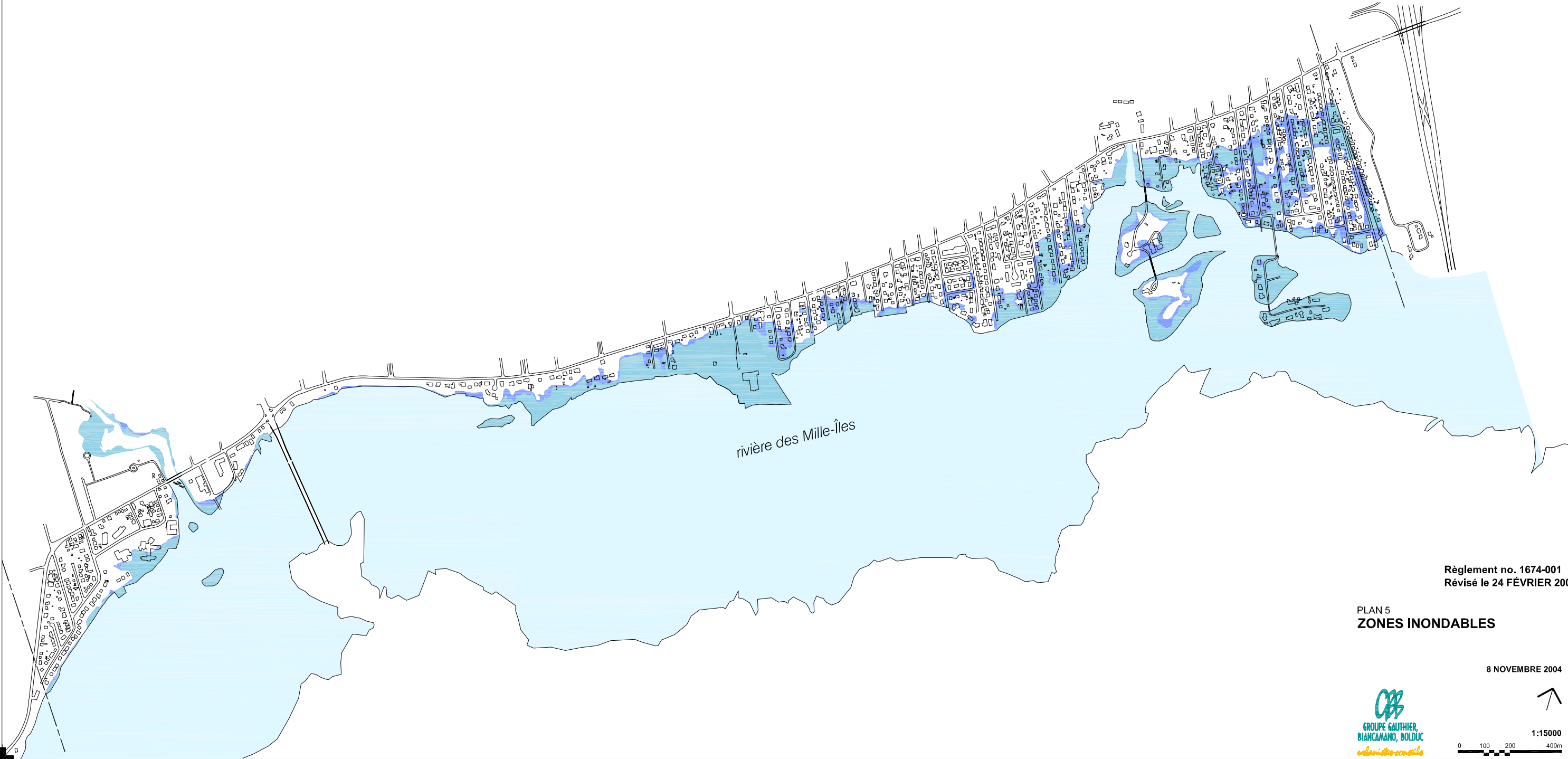
Le territoire concerné par cette planification particulière correspond à l'aire identifiée programme particulier d'urbanisme (PPU) au plan « Aire d'interventions particulière.





**PLAN D'URBANISME**

-  LIMITE DE LA CRUE 0-20 ANS
-  LIMITE DE LA CRUE 20-100 ANS
-  LIMITE MUNICIPALE



Règlement no. 1674-001  
Révisé le 24 FÉVRIER 2005

PLAN 5  
**ZONES INONDABLES**

8 NOVEMBRE 2004



1:15000





- 1 PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME ( SECTEUR ALBATROS)
- 2 PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME ( SECTEUR VIEUX ST-EUSTACHE)
- 3 PLAN D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE (SECTEUR TERRASSE LEMAY)
- 4 PLAN D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE (SECTEUR ILE NORBERT-AUBÉ)

PLAN  
AIRE D'INTERVENTIONS PARTICULIÈRE  
PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

24 FÉVRIER 2016



1:25000

0 250 500 1000m

*SECTION 7*

---

*LES DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES*

## 7. ***LES DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES***

### 7.1.1 **Remplacement de règlement**

Le présent règlement remplace à toutes fins que de droit le règlement 1382 et les règlements le modifiant.

### 7.1.2 **Effet de remplacement**

Le remplacement réglementaire n'affecte pas les procédures intentées sous l'autorité des règlements remplacés. Ces dernières se continuent jusqu'à jugement et exécution.

### 7.1.3 **Entrée en vigueur**

Ce règlement entre en vigueur conformément à la Loi.

Signé : Claude Carignan  
Maire

Signé : Gilles Gougeon  
greffier

Certificat d'attestation,  
Le 14 décembre 2004

Je, soussigné, Gilles Gougeon, greffier de la Ville de Saint-Eustache, certifie que ce qui précède est un extrait du Livre Officiel des Règlements de la Ville de Saint-Eustache, et j'ai signé,

GG/ms

Gilles Gougeon



Ville de  
Saint-Eustache

# PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME

## / SECTEUR ALBATROS

8 JUILLET 2013



PROVENCHER ROY + URBANISME



**Document rédigé par:**

Sylvain Gariépy, Urbaniste, permis numéro 983

Martine Peyton, Urbaniste, permis numéro 1089

Maude Brochu, Urbaniste stagiaire

# MOT DU MAIRE



Chères Eustachaises,

Chers Eustachois,

C'est avec beaucoup de fierté que je vous invite à prendre connaissance du Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Albatros. Cet outil est le fruit d'une longue démarche de planification concertée, qui s'est terminée, en mars dernier, avec la tenue d'un forum citoyen, où les participants se sont prononcés sur le contenu de même que sur les formes que devra prendre le projet.

Le projet du secteur Albatros, c'est la reconversion du terrain de Golf de Deux-Montagnes en un vaste espace voué au développement économique. Celui-ci accueillera un ensemble résidentiel, en plus de consacrer une large superficie à l'expansion de l'actuel parc industriel de Saint-Eustache. La requalification du terrain de golf permettra à la Ville de générer de substantiels revenus pour ainsi maintenir, voire même bonifier, l'offre de services aux citoyens sans augmenter le fardeau fiscal de ceux-ci. Ultimement, le projet vise à garantir la prospérité économique de la collectivité eustachoise pour les vingt prochaines années.

Le présent document a été élaboré par la Ville de Saint-Eustache, avec la collaboration des organismes œuvrant dans le milieu et des citoyens qui ont participé à la démarche de consultation. Par souci de créer un milieu de vie et de travail exceptionnels, la vision et les orientations d'aménagement contenues dans le PPU s'inscrivent dans une perspective de développement durable et s'appuient sur les grandes politiques et outils règlementaires qui régissent notre développement, soit les Orientations gouvernementales, le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC de Deux-Montagnes, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine montréalaise (CMM), et finalement, le Plan et les règlements d'urbanisme de notre municipalité auxquels le PPU sera intégré au terme de son adoption.

Je tiens aujourd'hui à réitérer ma conviction à l'effet que le projet du secteur Albatros constitue une occasion unique et rare de prendre en main le développement de notre territoire et de faire rayonner notre municipalité à l'échelle régionale. Avec ce projet porteur par excellence, générateur de richesse et respectueux des principes du développement durable, nous nous donnons collectivement les moyens de croître et de prospérer. Et c'est aussi ensemble que nous léguerons un horizon prometteur à nos enfants et aux futures générations.

Pierre Charron

Maire de Saint-Eustache



# TABLE DES MATIÈRES

<b>1. INTRODUCTION</b>	<b>7</b>
1.1 PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE	9
1.2 HISTORIQUE DE PLANIFICATION PRÉCURSEUR AU PROJET DU SECTEUR ALBATROS	9
1.3 UN PPU COMME OUTIL D'ENCADREMENT DU DÉVELOPPEMENT URBAIN	10
<b>2. CONTEXTE DE PLANIFICATION</b>	<b>11</b>
2.1 SECTEUR D'APPLICATION DU PPU	13
2.1.1 Délimitation et localisation stratégique	13
2.1.2 Historique des lieux	14
2.1.3 Secteurs de planification	14
2.2 CONTEXTE ENVIRONNANT	17
2.2.1 Le quartier résidentiel au nord de la rivière du Chêne	17
2.2.2 Le parc industriel de Saint-Eustache	17
2.3 COMPOSANTES STRUCTURANTES	18
2.3.1 Milieux naturels et composantes paysagères d'intérêt	18
2.3.2 Réseaux de transport	18
2.3.3 Infrastructures urbaines	18
2.4 POTENTIELS ET CONTRAINTES	19
<b>3. DIAGNOSTICS ET ENJEUX</b>	<b>23</b>
<b>4. CADRE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT</b>	<b>27</b>
4.1 LA VISION GLOBALE D'AMÉNAGEMENT	29
4.2 LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT	29
4.2.1 Créer des liens de transport directs vers les milieux limitrophes existants et projetés	29
4.2.2 Inciter les futurs usagers à l'utilisation des transports actifs et collectifs	30
4.2.3 Préserver et mettre en valeur les attributs naturels du site	30
4.2.4 Favoriser une gestion écologique du site	30
4.2.5 Prévoir des mesures d'atténuation des impacts des activités industrielles sur le milieu résidentiel et agricole	30
4.2.6 Assurer l'autofinancement du parc industriel et veiller à sa pérennité en créant un projet à valeur ajoutée	31
4.2.7 Densifier le tissu résidentiel en misant sur la diversité et l'élégance du cadre bâti	31
<b>5. CADRE DE GESTION DE L'OCCUPATION DU SOL</b>	<b>33</b>
5.1 INTERVENTIONS EN AMÉNAGEMENT SUR LE SITE	35
5.1.1 Schéma conceptuel de l'organisation spatiale	35
5.1.2 Affectations du sol	35
5.1.3 Hauteurs du cadre bâti	35
5.1.4 Trame de rue	36
5.1.5 Réseau de transport actif et collectif	36
5.1.6 Espaces naturels et les zones de contraintes	36
5.1.7 Aire TOD aux abords de la voie ferrée	36
5.2 CADRE RÉGLEMENTAIRE APPLICABLE AU TERRITOIRE DU PPU	53
5.2.1 Règlement de zonage	53
5.2.2 Règlement sur le lotissement	53
5.2.3 Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)	53
5.2.4 Caractère évolutif du cadre réglementaire	53
<b>6. MISE EN OEUVRE</b>	<b>55</b>
6.1 PLAN D'ACTION	57
6.2 PHASAGE	59
6.2.1 Secteur résidentiel	59
6.2.2 Secteur industriel	59

# LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

## PLANS

PLAN 1. Localisation stratégique du secteur à l'échelle régionale	13
PLAN 2. Limites du territoire de PPU	15
PLAN 3. Composantes structurantes du milieu	21
PLAN 4. Schéma conceptuel de l'organisation spatiale	37
PLAN 5. Affectations du sol	39
PLAN 6. Hauteurs prescrites	41
PLAN 7. Réseau artériel existant et projeté	43
PLAN 8. Réseau de transport collectif existant et projeté	45
PLAN 9. Réseau cyclable existant et projeté	47
PLAN 10. Espaces naturels et les zones de contraintes	49
PLAN 11. Schéma conceptuel de l'aire TOD projetée	51
PLAN 12. Phasage	61

## FIGURES

FIGURE 1. Golf de Deux-Montagnes	14
FIGURE 2. Milieu résidentiel bordant le chemin de la Rivière Nord et la rue du Souvenir	17
FIGURE 3. Bâtiments du parc industriel de Saint-Eustache	18

## TABLEAUX

TABLEAU 1. Potentiels et contraintes du site	19
TABLEAU 2. Interventions applicables à l'ensemble du secteur Albatros	57
TABLEAU 3. Interventions applicables au secteur industriel	58
TABLEAU 4. Interventions applicables au secteur résidentiel	58

# 1 INTRODUCTION



# 1. INTRODUCTION

## 1.1 PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE

Le projet du secteur Albatros s'inscrit dans la volonté de la Ville de Saint-Eustache d'assurer la prospérité économique de sa collectivité pour les vingt prochaines années. 23<sup>e</sup> ville en importance dans la province du Québec et occupant le 10<sup>e</sup> rang au niveau de la CMM, la municipalité cherche à se positionner comme leader du secteur industriel au sein de la couronne nord, avec les villes de Laval, Blainville et Terrebonne. Elle souhaite également désigner des espaces propices à la construction de nouvelles habitations sur son territoire. Les revenus de la Ville dépendent exclusivement des impôts fonciers, la croissance urbaine servira ultimement au maintien et à la bonification des infrastructures et services collectifs dans le respect du fardeau fiscal des citoyens de Saint-Eustache.

La Ville fait toutefois face à une pénurie de terrains vacants pour procéder à l'expansion de son parc industriel et résidentiel. Parallèlement, l'adoption du PMAD par le Conseil de la CMM réitère l'objectif de procéder à la densification du territoire à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et freine la possibilité d'étalement sur la zone agricole permanente. Considérant ces faits, la reconversion d'un milieu adjacent au parc industriel et situé en zone blanche se présente comme une opportunité de faire accroître les revenus de la Ville sans contrevenir aux orientations de la CMM. La Ville souhaite aussi contrôler son développement par rapport aux parcs industriels «privés» dont elle n'a aucun contrôle quant au rythme du développement.

## 1.2 HISTORIQUE DE PLANIFICATION PRÉCURSEUR AU PROJET DU SECTEUR ALBATROS

En 1987, le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC de Deux-Montagnes exprime une volonté de procéder à la densification de sa zone blanche et de préserver l'homogénéité du milieu agricole. La MRC encourage également les initiatives municipales visant à assurer une base minimale de services et d'équipements à la population dans le respect de la capacité de payer des citoyens. Cette affirmation est compatible avec la volonté de la Ville de Saint-Eustache de procéder au développement de parcelles « sous-utilisées » afin de consolider son développement. Le Schéma identifie de surcroît l'environnement naturel comme élément primordial à la qualité de vie des citoyens. Il stipule que le développement à l'intérieur et à l'extérieur du périmètre d'urbanisation ne devra pas compromettre la viabilité de ce dernier.

Même approche au niveau du gouvernement québécois qui, en publiant ses orientations pour la communauté métropolitaine de Montréal en 2001, définit ses attentes par rapport à la CMM concernant la gestion de l'urbanisation. En bref, celles-ci se rapportent à la nécessité de consolider le tissu urbain existant en privilégiant notamment le réaménagement des territoires ayant un potentiel de redéveloppement, en orientant le développement à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et en favorisant une mixité des fonctions. Ce faisant, le gouvernement réitère l'importance d'intégrer des critères de qualité environnementale, architecturale, de construction, de conservation d'énergie et de compatibilité entre les diverses fonctions urbaines dans la planification et l'aménagement du territoire.

Conformément aux orientations gouvernementales et au Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC de Deux-Montagnes, le Plan d'urbanisme (PU) de Saint-Eustache (2004) prévoit des orientations, des objectifs et des interventions pour assurer sa croissance urbaine sans compromettre la viabilité des activités agricoles sur son territoire. Le plan prévoit d'une part des objectifs de maintien de ses parts de marché résidentiel à l'échelle régionale, ce qui passe par une densification du cadre bâti mais également par l'identification de terrains constructibles et aptes à accueillir de telles fonctions, de plus en plus rares sur le territoire de la municipalité. D'autre part, le plan souligne l'importance de préserver son statut de pôle industriel d'envergure métropolitaine et reconnaît par le fait même la difficulté de trouver des terrains vacants affectés à cet usage pour permettre la croissance du parc industriel. Parallèlement, il souligne l'importance de consolider et de protéger l'intégrité du territoire et des activités agricoles, de même que des composantes naturelles du paysage urbain.

En 2012, le Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal adopte son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) qui vise entre autres la consolidation du périmètre d'urbanisation et la densification du cadre bâti. Cela implique que les municipalités s'engagent à prioriser la requalification et le redéveloppement de terrains situés en zone blanche pour les projets visant la croissance urbaine.

En décembre 2012, la Ville de Saint-Eustache annonce le lancement du projet du secteur Albatros comme pivot du développement économique de la collectivité pour les vingt prochaines années. En février 2013, une campagne de consultation publique est organisée pour s'assurer que le projet corresponde aux attentes des citoyens. Celle-ci prend la forme d'une consultation en ligne où les gens sont invités à exprimer leurs préoccupations via le site web de la municipalité, bonifiée par la tenue d'un forum citoyen en mars 2013 où ceux-ci ont participé à des ateliers de réflexion sur différents aspects du projet. Les recommandations recueillies sont intégrées à la vision et aux orientations d'aménagement et de développement du PPU pour le secteur Albatros.

### 1.3 UN PPU COMME OUTIL D'ENCADREMENT DU DÉVELOPPEMENT URBAIN

La Ville de Saint-Eustache considère que l'adoption d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) constitue la meilleure option pour assurer la mise en œuvre d'un projet viable et profitable pour la communauté eustachoise. Forte de ses expériences passées, elle constate qu'il est primordial pour une Ville d'être maître d'œuvre de sa croissance économique et que le développement industriel nécessite une planification particulière et détaillée. Si elle souhaite que l'aménagement du milieu résidentiel demeure entre les mains du secteur privé, elle veut néanmoins s'assurer que les formes du projet répondent aux besoins et aux attentes des citoyens.

Le PPU constitue donc un outil taillé sur mesure pour encadrer l'évolution du secteur Albatros et s'assurer qu'il soit conforme à la vision et aux orientations municipales. Ce document constituera un outil de référence essentiel pour tous les partenaires impliqués dans ce projet de revitalisation urbaine.

# 2 CONTEXTE DE PLANIFICATION





## 2. CONTEXTE DE PLANIFICATION

### 2.1 SECTEUR D'APPLICATION DU PPU

#### 2.1.1 Délimitation et localisation stratégique

Le secteur visé par le PPU du secteur Albatros correspond aux limites de l'actuel terrain du Golf de Deux-Montagnes. Celui-ci jouit d'une localisation stratégique à proximité de l'autoroute 640 et à l'ouest du boulevard Arthur-Sauvé, tel qu'illustré au Plan 1.

Implanté immédiatement à l'ouest du parc industriel de Saint-Eustache et bordé au nord par la rivière du Chêne et le quartier résidentiel Rivière-Nord, l'emplacement est tout désigné pour accueillir ces deux fonctions urbaines. À l'ouest, une servitude de Gazoduc de la compagnie Trans-Québec Maritimes (TQM) fait office de frontière entre le terrain constructible et la zone agricole permanente. Le secteur est également sillonné par le cours d'eau Leblanc situé dans l'axe est-ouest vis-à-vis l'aboutissement de la rue Robinson.



PLAN 1. Localisation stratégique du secteur à l'échelle régionale

### 2.1.2 Historique des lieux

D'une superficie approximative de 624 211 m<sup>2</sup> (6.72 M pi<sup>2</sup>), le terrain du Golf de Deux-Montagnes appartient actuellement à la famille Cadieux. Historiquement, le site abritait la ferme Caballus et servait à l'élevage des chevaux. En 1985, les Cadieux s'approprient les lieux et amorcent sa transformation en parcours de golf, prenant soin de conserver une partie du couvert végétal mature et somptueux qui confère au paysage ses attributs exceptionnels. Des plans d'eau sont également aménagés pour ajouter au pittoresque des lieux et augmenter le niveau de difficulté du jeu. À l'origine, le site comprenait deux parcours de 18 trous, soit le Patriote, vendu en 2005 pour agrandir le parc industriel, et l'Albatros, d'où tire son nom l'actuel projet de développement.



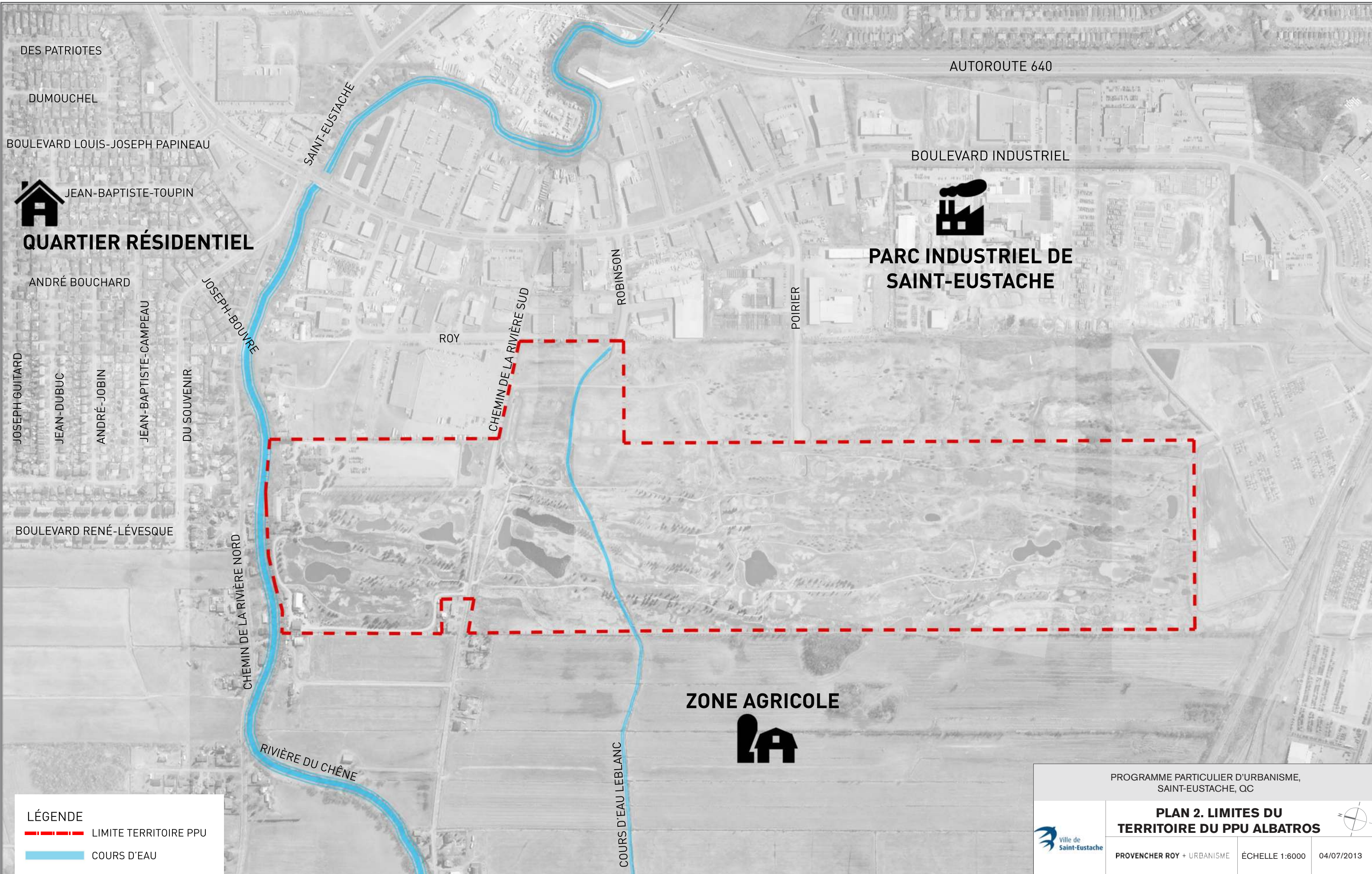
FIGURE 1. Golf de Deux-Montagnes (Source: 19etrou.ca et bonjourquebec.com)

### 2.1.3 Secteurs de planification

Dans le cadre du Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Albatros, le site est scindé en deux secteurs de planification qui accueilleront des fonctions urbaines distinctes, soit résidentielle d'une part et industrielle de l'autre. Le processus de planification tient aussi compte de la création d'un quartier inspiré des principes du *Transit Oriented Development* (TOD) qui pourrait être aménagé au sud du golf advenant l'implantation d'une gare de train de banlieue par l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) à Saint-Eustache. Bien que répondant à des critères d'aménagement différents, ces différentes phases devront s'arrimer les unes aux autres et présenter des caractéristiques communes dans un souci d'uniformité et de cohérence urbaine.

Le territoire couvert par le PPU du secteur Albatros est illustré dans son contexte au **Plan 2**. Il sera divisé en deux secteurs, soit:


- Le Secteur 1 (milieu résidentiel), d'une superficie approximative de 210 304 m<sup>2</sup> (2,26 M pi<sup>2</sup>) et circonscrit par la Rivière du Chêne au nord, l'axe de la rue Roy à l'est, le cours d'eau Leblanc au sud et la zone agricole à l'ouest.
- Le Secteur 2 (parc industriel), situé au sud du second cours d'eau et à l'ouest de l'aboutissement des rues Robinson et Poirier. Il couvre l'ensemble du terrain non-affecté à des fins résidentielles, soit environ 413 907 m<sup>2</sup> (4,46 M pi<sup>2</sup>).



DES PATRIOTES  
 DUMOUCHEL  
 BOULEVARD LOUIS-JOSEPH PAPINEAU

AUTOROUTE 640

 JEAN-BAPTISTE-TOUPIN  
**QUARTIER RÉSIDENTIEL**

BOULEVARD INDUSTRIEL  
  
**PARC INDUSTRIEL DE SAINT-EUSTACHE**

ANDRÉ BOUCHARD  
 JOSEPH-GUITARD  
 JEAN-DUBUC  
 ANDRÉ-JOBIN  
 JEAN-BAPTISTE-CAMPEAU  
 DU SOUVENIR  
 BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE

SAINT-EUSTACHE

JOSEPH-BOURRE

ROY

CHEMIN DE LA RIVIÈRE SUD

ROBINSON

POIRIER

CHEMIN DE LA RIVIÈRE NORD

RIVIÈRE DU CHÊNE

COURS D'EAU LEBLANC


**ZONE AGRICOLE**  


**LÉGENDE**


-  LIMITE TERRITOIRE PPU
-  COURS D'EAU

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME,  
 SAINT-EUSTACHE, QC

**PLAN 2. LIMITES DU  
 TERRITOIRE DU PPU ALBATROS**

 Ville de Saint-Eustache

PROVENCHER ROY + URBANISME    ÉCHELLE 1:6000    04/07/2013





## 2.2 CONTEXTE ENVIRONNANT

### 2.2.1 Le quartier résidentiel au nord de la rivière du Chêne

L'usage habitation occupe une place prédominante par rapport aux autres fonctions urbaines au sein du territoire eustachois, comptant pour 70% du cadre bâti de la municipalité qui détient par ailleurs la moitié du marché résidentiel de la MRC de Deux-Montagnes. La typologie d'habitation la plus répandue est la maison individuelle non attenante (unifamiliale isolée). Les résidences que l'on retrouve dans le quartier résidentiel Rivière-Nord, situé au nord du Golf de Deux-Montagnes et circonscrit par le boulevard René-Lévesque à l'ouest, le boulevard Léveillé au nord, le boulevard Arthur-Sauvé à l'est et la rivière du Chêne ainsi que l'autoroute 640 au sud, s'inscrit dans cette tendance. On y retrouve de multiples maisons unifamiliales isolées hautes de un à deux étages.

Le quartier s'est principalement développé au cours des années 1970 et 1980, comme en témoigne la facture architecturale des constructions. On retrouve toutefois tout au long du chemin de la Rivière Nord et bordant la rivière du Chêne, une série de bâtiments plus anciens et représentatifs de l'architecture résidentielle traditionnelle et bordant une composante naturelle exceptionnelle du paysage qu'est la rivière.

Au Plan d'urbanisme de 2004, la municipalité avait exprimé le souhait que l'évolution du parc résidentiel réponde aux besoins de la population vieillissante, qui représente plus ou moins un tiers des citoyens de Saint-Eustache. Des lots vacants à développer au sein du quartier Rivière-Nord avaient été ciblés à l'époque et ont depuis atteint une certaine saturation, d'où l'importance d'étendre la vocation résidentielle à d'autres terrains.



FIGURE 2. Milieu résidentiel bordant le chemin de la Rivière Nord et la rue du Souvenir

### 2.2.2 Le parc industriel de Saint-Eustache

L'industrie manufacturière de la MRC de Deux-Montagnes est principalement concentrée dans le parc industriel de Saint-Eustache. Créé en 1961, le site se situe au nord de l'autoroute 640 et est compris entre les boulevards Arthur-Sauvé et Albert-Mondou. Dans son ensemble, le parc industriel couvre une superficie de 2 962 484 m<sup>2</sup> (31 887 915 pi<sup>2</sup>) et se divise en trois zones, soit le parc Jean-Paul Paquette, délimité par le boulevard Arthur-Sauvé, l'autoroute 640 et la rue Saint-Eustache, le parc Numéro 2, situé entre la rue Saint-Eustache et le chemin de fer, et le parc industriel Numéro 3, localisé au sud du chemin de fer. L'ensemble du secteur est alimenté en gaz naturel par la compagnie Gaz Métro.

Le parc industriel se caractérise par la présence de plusieurs entreprises liées à la production, la transformation et la distribution de matériaux. Ce type d'entreprises est ce qu'on peut qualifier d'industrie lourde, c'est-à-dire ayant le potentiel de causer des nuisances importantes à l'environnement immédiat du terrain, de par la nature de leurs activités. On y retrouve notamment des compagnies œuvrant dans le secteur de l'automobile, des produits métalliques et chimiques, de l'industrie alimentaire, ou encore du transport. Le parc regroupe approximativement 280 entreprises et fournit plus de 5000 emplois, ce qui fait de Saint-Eustache le principal pôle industriel de sa MRC.

La croissance du pôle industriel est au cœur des préoccupations de l'administration municipale. À l'heure actuelle, peu de terrains sont vacants et disponibles pour accueillir de nouvelles entreprises. La nécessité de développer de nouveaux terrains demeure une priorité pour la Ville qui a inscrit des orientations à cet effet à son Plan d'urbanisme de 2004, tout en soulignant la nécessité de rehausser le caractère architectural de ce type de constructions.



FIGURE 3. Bâtiments du parc industriel de Saint-Eustache

## 2.3 COMPOSANTES STRUCTURANTES

Certaines composantes de l'environnement du secteur faisant l'objet du présent PPU jettent les bases pour la planification du site. Celles-ci sont illustrées au **Plan 3** et décrites ci-bas :

### 2.3.1 Milieux naturels et composantes paysagères d'intérêt

Le territoire d'application du PPU présente des caractéristiques naturelles et paysagères que la Ville de Saint-Eustache tient à préserver pour offrir un milieu de vie et de travail de qualité aux futurs usagers. Deux cours d'eau sillonnent le terrain dans l'axe est-ouest: la rivière du Chêne qui se jette dans la rivière des Mille-Îles et un deuxième ruisseau d'origine anthropique, le cours d'eau Leblanc, probablement né d'un fossé de drainage associé aux anciennes fonctions agricoles du site. De surcroît, on y retrouve une dizaine de plans d'eau artificiels qui ajoutent au caractère pittoresque du paysage. Un couvert végétal mature et clairsemé est également présent sur le site, notamment une colonnade d'arbres encadrant l'accès principal au terrain de golf par le chemin de la Rivière Sud.

### 2.3.2 Réseaux de transport

Le site du PPU est enclavé par la présence de la rivière du Chêne au nord, la zone agricole à l'ouest et la voie ferrée du Canadien National au sud, ce qui limite les possibilités de connexions routières avec les milieux environnants. À l'heure actuelle, le golf est uniquement accessible à partir du chemin de la Rivière Sud qui traverse le site et rejoint le boulevard Industriel à l'est. Deux rues locales, Robinson et Poirier, aboutissent aussi à la limite est du terrain et pourraient facilement être prolongées. En ce qui a trait au transport collectif, le Conseil intermunicipal de transport Laurentides (CITL) et de la Société de transport de Laval (STL) offrent des trajets d'autobus avec arrêts sur le boulevard Industriel, la rue Saint-Eustache et l'autoroute 640. Finalement, la Ville de Saint-Eustache a mis en place un réseau cyclable structurant qui dessert notamment le quartier résidentiel Rivière-Nord.

### 2.3.3 Infrastructures urbaines

Une servitude de la compagnie Trans Québec Maritimes (TQM) parcourt le site dans l'axe nord-sud. Il est interdit de construire quoi que ce soit sur son emprise, soit une bande de terrain d'environ 23 mètres (75 pieds) de large. En ce qui a trait aux infrastructures urbaines, le site n'est pas desservi par le réseau municipal d'aqueducs et d'égouts. La réalisation du projet impliquera donc le prolongement des conduites limitrophes. De la même façon, les futurs ensembles pourront être alimentés en gaz naturel en se raccordant au réseau de Gaz Métro qui alimente actuellement le parc industriel.



FIGURE 4. Composantes paysagères d'intérêt sur le site

## 2.4 POTENTIELS ET CONTRAINTES

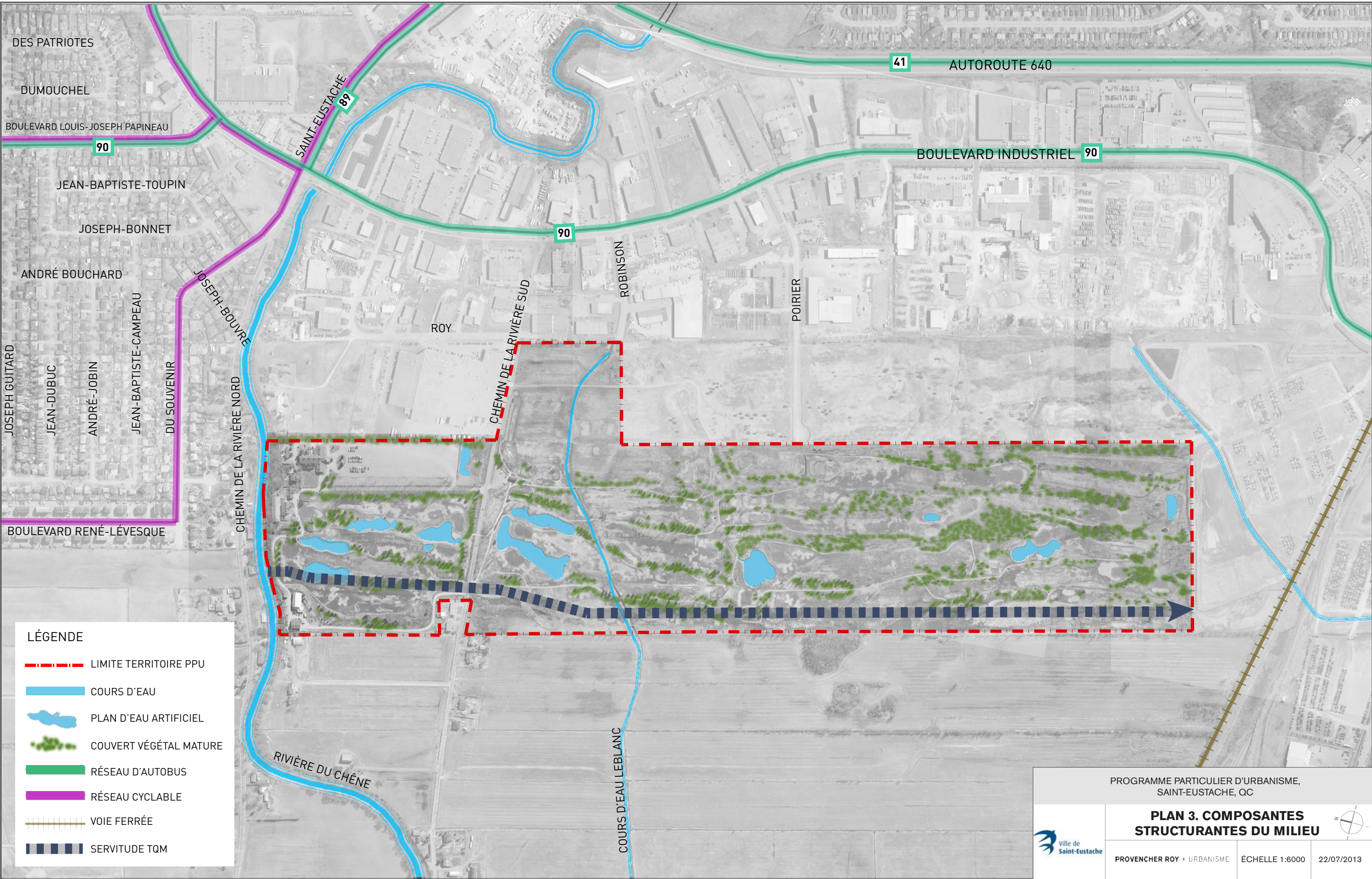
En somme, voici un tableau résumant les potentiels et les contraintes du milieu :

TABLEAU 1. Potentiels et contraintes du site

POTENTIELS	CONTRAINTES
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Terrain vacant et apte à la construction (zone blanche);</li> <li>▪ Présence de composantes naturelles et paysagères d'intérêt;</li> <li>▪ Absence de plaine inondable;</li> <li>▪ Proximité du réseau cyclable structurant;</li> <li>▪ Desserte en transport collectif dans le secteur ;</li> <li>▪ Possibilité de raccordement au réseau artériel local à l'est;</li> <li>▪ Localisation stratégique par rapport au réseau routier structurant (A-640, R-148, boulevard des Promenades);</li> <li>▪ Projet d'implantation d'une gare de train de banlieue à proximité;</li> <li>▪ Voisinage d'un parc industriel bien consolidé;</li> <li>▪ Possibilité d'aménager un couloir de déplacements multifonctionnel et un corridor écologique à même l'emprise de la servitude de gazoduc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Enclavement d'une partie du site en raison de la zone agricole à l'ouest, de la rivière au nord et de la voie ferrée au sud;</li> <li>▪ Rivière du Chêne : barrière physique au raccordement de la trame de rues à celle du quartier résidentiel Rivière-Nord;</li> <li>▪ Zone de contrainte à l'aménagement à proximité de la rivière du Chêne et du cours d'eau Leblanc;</li> <li>▪ Impossibilité de construire sur la servitude de gazoduc de TQM;</li> <li>▪ Cohabitation des fonctions industrielles et résidentielles;</li> <li>▪ À la limite du périmètre d'urbanisation : problématique pour les futurs projets d'expansion;</li> <li>▪ Absence de desserte par les réseaux de services publics.</li> </ul>







- LÉGENDE**
- LIMITE TERRITOIRE PPU
  - COURS D'EAU
  - PLAN D'EAU ARTIFICIEL
  - COUVERT VÉGÉTAL MATURE
  - RÉSEAU D'AUTOBUS
  - RÉSEAU CYCLABLE
  - VOIE FERRÉE
  - SERVITUDE TQM

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME, SAINT-EUSTACHE, QC		
<b>PLAN 3. COMPOSANTES STRUCTURANTES DU MILIEU</b>		
Ville de Saint-Eustache	PROVENCHER ROY + URBANISME	ÉCHELLE 1:6000 22/07/2013



# 3 DIAGNOSTICS ET ENJEUX



### 3. DIAGNOSTICS ET ENJEUX

#### FONCTIONS URBAINES

Le site profite du fait d'être situé en zone blanche, ce qui permet la construction de bâtiments et d'infrastructures sans menacer la viabilité des activités agricoles dans la région. Il bénéficie également de sa proximité au noyau économique d'envergure régionale que constitue le parc industriel de Saint-Eustache, ce qui incite à l'implantation de bâtiments industriels. Étant situé à proximité du quartier résidentiel Rivière-Nord, l'intégration d'une composante résidentielle au projet ne va non plus pas à l'encontre de la logique urbaine existante. Néanmoins, la cohabitation entre ces deux fonctions urbaines diamétralement opposées peut s'avérer problématique si des mesures ne sont pas prévues pour atténuer les impacts des activités industrielles sur leur environnement. Même si les deux phases du projet seront pilotées par des promoteurs distincts, il importe qu'une attention particulière soit accordée à la cohabitation harmonieuse des différentes fonctions urbaines et à une intégration cohérente au milieu existant.

*Enjeu 1. Assurer une cohabitation harmonieuse des fonctions résidentielle et industrielle dans le secteur.*

#### CADRE BÂTI

L'adoption d'un PPU offre à la municipalité l'opportunité de formuler des objectifs quant aux usages et aux types de constructions qu'il est souhaitable d'implanter sur le vaste terrain. Une volonté d'améliorer la facture architecturale des constructions industrielles avait été exprimée au Plan d'urbanisme (PU) de 2004. On y souligne aussi la nécessité de fournir des logements adaptés aux besoins de divers types de résidents, notamment ceux de la population vieillissante. Lors du forum citoyen, les participants ont également exprimé le souhait de voir les nouveaux bâtiments être soumis à des critères de performance environnementale plus élevés. Par ailleurs, les nouvelles tendances en aménagement et la construction éventuelle d'une gare de train de banlieue à proximité du site permettent d'envisager une densification progressive du cadre bâti dans le secteur. Ce processus doit toutefois se réaliser en harmonie avec les caractéristiques du tissu urbain existant.

*Enjeu 2. Procéder à une densification douce du secteur tout en proposant des typologies résidentielles et industrielles diversifiées et de qualité.*

#### ACCESSIBILITÉ ET MOBILITÉ

L'enclavement du secteur du PPU représente un défi en termes de raccordement au réseau routier existant, considérant que l'automobile demeure le principal moyen de transport des citoyens et des personnes travaillant à Saint-Eustache. L'éventualité qu'une gare de train de banlieue s'implante aux environs du site risque toutefois de changer la donne à cet effet. En attendant, le secteur bénéficie déjà d'une offre de transport en commun qui devrait être amenée à croître avec la mise en œuvre du projet. Le réseau cyclable de Saint-Eustache devrait également être mis à profit dans la conception du plan d'aménagement.

*Enjeu 3. Maximiser les connexions vers les différents réseaux de transport en misant sur l'utilisation accrue des transports actifs et collectifs.*

#### MILIEUX NATURELS

Le principal attrait du site demeure la présence d'un couvert végétal mature et diversifié qui forme des couloirs bien définis et offre l'opportunité de création de liens écologiques à travers le site, en plus d'ajouter de la valeur aux terrains. La présence de deux cours d'eau naturels et d'étangs artificiels ajoute aussi à la qualité du paysage et contribue à la biodiversité du milieu, qui sera prise en compte dans la planification du site.

*Enjeu 4. Mettre en valeur les attributs écologiques du site et adapter les formes du cadre bâti aux composantes naturelles existantes.*



# 4

## CADRE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT





## 4. CADRE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

### 4.1 LA VISION GLOBALE D'AMÉNAGEMENT

L'objectif de la démarche est la réalisation d'un projet d'aménagement fidèle aux principes du développement durable qui amalgame les composantes environnementales, sociales et économiques pour ultimement assurer la prospérité de la collectivité pour les 20 prochaines années, et ce sans compromettre la viabilité des activités agricoles de l'agglomération. Concrètement, cela se traduit par la reconversion d'un terrain de golf de 624 211 m<sup>2</sup> (6,72 M pi<sup>2</sup>) pour y implanter un parc industriel et un milieu résidentiel de grande qualité tout en préservant les principaux attributs naturels du site.

Selon la volonté de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) d'implanter une gare de train de banlieue à Saint-Eustache, un quartier inspiré des principes du *Transit Oriented Development* (TOD) pourrait à moyen terme s'implanter au sud du site dans un rayon de 500 mètres autour de la station. Les principes en question sont la densification du cadre bâti, la mixité d'usages et l'utilisation accrue des transports collectifs et actifs. Ce nouvel ensemble s'arrimera au projet du secteur Albatros et fera éventuellement l'objet d'une planification particulière visant à assurer l'harmonie des fonctions urbaines et du cadre bâti.

Au fil des interventions qui y seront apportées, le milieu deviendra un pôle d'emploi unique où les employés pourront profiter d'un paysage remarquable, d'une offre de transport collectif bonifiée et de la mise en réseau d'entreprises œuvrant dans le domaine des hautes technologies et de la recherche. Les nouveaux résidents et les travailleurs bénéficieront quant à eux d'espaces de vie adaptés à leurs besoins, favorisant les déplacements actifs et le respect de la nature.

### 4.2 LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Le projet du secteur Albatros s'appuie sur sept (7) grandes orientations qui feront en sorte que la requalification du secteur se produise en harmonie avec la vision de la municipalité de Saint-Eustache. Elles sont les suivantes :

- 4.2.1 Créer des liens de transport directs vers les milieux limitrophes existants et projetés;
- 4.2.2 Inciter les futurs usagers à l'utilisation des transports actifs et collectifs;
- 4.2.3 Préserver et mettre en valeur les attributs naturels du site;
- 4.2.4 Favoriser une gestion écologique du site;
- 4.2.5 Assurer l'autofinancement du parc industriel et veiller à sa pérennité en créant un projet à valeur ajoutée;
- 4.2.6 Densifier le tissu résidentiel en misant sur la diversité et l'élégance du cadre bâti;
- 4.2.7 Prévoir des mesures d'atténuation des impacts des activités industrielles sur le milieu résidentiel.

#### 4.2.1 Créer des liens de transport directs vers les milieux limitrophes existants et projetés

Les différentes phases du développement du secteur Albatros devront s'arrimer les unes aux autres et à la trame urbaine existante pour permettre des déplacements fonctionnels et efficaces à travers la ville. La configuration des voies de circulation devra donc être conçue pour permettre un raccordement éventuel de futurs développements. De façon plus précise, le projet devra tendre à atteindre les objectifs de mobilité suivants :

- 4.2.1.1 Aménager une trame de rue aisément prolongeable vers l'est et vers le sud (éventuelle aire TOD);
- 4.2.1.2 Bonifier la signalisation routière sur le réseau artériel existant;
- 4.2.1.3 Intégrer le prolongement des rues Chemin de la Rivière Sud, Robinson et Poirier à la trame de rue;
- 4.2.1.4 Prévoir un lien routier direct entre le parc industriel et l'autoroute 640;
- 4.2.1.5 Envisager un élargissement du pont qui traverse la rivière du Chêne et un renforcement de la structure pour y permettre la circulation de véhicules lourds.

#### 4.2.2 Inciter les futurs usagers à l'utilisation des transports actifs et collectifs

Le projet devra offrir des alternatives à l'utilisation exclusive de l'automobile comme moyen de transport. La proximité au chemin de fer du train de banlieue, la présence d'une servitude de gazoduc de TQM et le paysage exceptionnel offrent l'opportunité de créer un projet axé sur une mobilité douce pour les résidents et les employés. La conception du projet devra donc :

- 4.2.2.1 Mettre en place une hiérarchisation claire sur l'ensemble des rues (trottoirs élargis, pistes cyclables bornées, etc.);
- 4.2.2.2 Aménager des connexions piétonnières entre les bâtiments;
- 4.2.2.3 Considérer l'implantation éventuelle d'une gare de train de banlieue à Saint-Eustache;
- 4.2.2.4 Concevoir une expansion du réseau cyclable (couloir multifonctionnel de déplacements actifs sur l'emprise de la servitude de gazoduc de TQM);
- 4.2.2.5 Envisager l'ajout de nouveaux circuits d'autobus du CITL;
- 4.2.2.6 Mettre en œuvre des mesures incitatives pour les futurs employés du parc industriel (autopartage, bornes électriques, système de navettes, etc.);

#### 4.2.3 Préserver et mettre en valeur les attributs naturels du site

La mise en valeur des composantes exceptionnelles du paysage sera au cœur de la planification du site. La présence de milieux naturels doit structurer la conception de la trame urbaine et ceux-ci doivent demeurer accessibles pour le plus grand nombre. Sur ce point, les orientations suivantes devront être respectées :

- 4.2.3.1 Protéger les deux cours d'eau et leur bande riveraine;
- 4.2.3.2 Conserver les plans d'eau d'origine anthropique, la faune et la flore existantes, dans la mesure du possible;
- 4.2.3.3 Réaliser des aménagements paysagers favorables à la biodiversité;
- 4.2.3.4 Aménager un corridor écologique sur l'emprise de la servitude de gazoduc de TQM;
- 4.2.3.5 Mettre en valeur les éléments exceptionnels du paysage (espaces publics, percées visuelles, etc.).

#### 4.2.4 Favoriser une gestion écologique du site

Le projet du secteur Albatros se veut porteur d'un renouveau économique pour la région en misant sur l'innovation et le développement durable. En ce sens, il est impératif que la mise en œuvre du projet et la gestion à long terme du site soient fidèles aux principes de gestion écologique. Conséquemment, les objectifs de durabilité et de viabilité suivants devront être respectés :

- 4.2.4.1 Optimiser le rendement environnemental des nouvelles constructions;
- 4.2.4.2 Encourager une pratique de l'agriculture urbaine adaptée au contexte résidentiel;
- 4.2.4.3 Adopter des mesures de gestion intégrée de l'eau pluviale.

#### 4.2.5 Prévoir des mesures d'atténuation des impacts des activités industrielles sur le milieu résidentiel et agricole

Même si le projet vise à attirer des entreprises dont les activités s'apparentent à de l'industrie à forte valeur ajoutée, il est important de prévoir des mesures pour favoriser la cohabitation harmonieuse avec les milieux résidentiel et agricole. Dans cette perspective, la conception du projet impliquera de:

- 4.2.5.1 Ceinturer le secteur résidentiel et le secteur industriel de zones tampons contribuant à la qualité du paysage;
- 4.2.5.2 Localiser les entreprises à plus haute incidence environnementale le plus loin possible des milieux résidentiel et agricole;
- 4.2.5.3 Aménager des accès véhiculaires distincts pour les secteurs industriel et résidentiel;
- 4.2.5.4 Prévoir des mesures de ralentissement de la circulation en milieu résidentiel.

#### 4.2.6 Assurer l'autofinancement du parc industriel et veiller à sa pérennité en créant un projet à valeur ajoutée

La mise en œuvre du développement du secteur Albatros vise avant tout la création d'un milieu attrayant pour les entreprises industrielles de fine-pointe et fournir des emplois de qualité. Pour ce faire, des mesures seront mises en place pour créer un environnement de travail stimulant et convivial et améliorer la qualité du paysage urbain, notamment en interdisant l'entreposage extérieur et en réduisant l'impact visuel des aires de stationnement. Le développement à caractère industriel devra donc poursuivre les objectifs suivants :

- 4.2.6.1 Développer une image de marque par un traitement architectural et des aménagements extérieurs de qualité;
- 4.2.6.2 Privilégier des emplois et des entreprises à valeur ajoutée et promouvoir le développement des créneaux de développement dans les domaines de l'aéronautique, des technologies de l'information et des communications (TIC), des sciences de la vie, des technologies environnementales, du transport terrestre avancé et la recherche et le développement;
- 4.2.6.3 Miser sur la venue éventuelle d'une nouvelle gare de train pour attirer de futurs employés à Saint-Eustache;
- 4.2.6.4 Favoriser l'emploi local.

#### 4.2.7 Densifier le tissu résidentiel en misant sur la diversité et l'élégance du cadre bâti

Lors de l'exercice de consultation publique, les citoyens ont exprimés le souhait de voir se construire différents types d'habitations sur le site du secteur Albatros, et ce dans le but de favoriser la mixité sociale et intergénérationnelle au sein d'un même ensemble. Il est donc primordial que les nouvelles constructions proposent des typologies diversifiées, adaptées autant aux besoins des jeunes familles que des personnes vivant seules. Les constructions résidentielles devront répondre aux impératifs suivants :

- 4.2.7.1 Atteindre les objectifs de densité résidentielle du PMAD (minimum 40 logements à l'hectare pour le secteur TOD et 27 logements à l'hectare pour le secteur exclusivement résidentiel);
- 4.2.7.2 Offrir des typologies de bâtiments variées;
- 4.2.7.3 Privilégier un traitement architectural sobre et élégant des unités résidentielles;
- 4.2.7.4 Assurer une intégration harmonieuse des bâtiments au milieu résidentiel existant;
- 4.2.7.5 Prévoir une offre de logements sociaux et abordables au sein de l'ensemble, notamment à proximité du quartier TOD en raison de la proximité des transports en communs et des espaces commerciaux;
- 4.2.7.6 Favoriser la mixité socio-économique au sein du site et à l'intérieur des bâtiments;
- 4.2.7.7 Intégrer des espaces extérieurs conçus pour attirer les familles et créer un milieu de vie dynamique.



# 5 CADRE DE GESTION DE L'OCCUPATION DU SOL



## 5. CADRE DE GESTION DE L'OCCUPATION DU SOL

### 5.1 INTERVENTIONS EN AMÉNAGEMENT SUR LE SITE

Le Cadre de gestion de l'occupation du sol dresse les grandes lignes des interventions en aménagements proposées sur le territoire du PPU, à savoir :

- 5.1.1 Le schéma conceptuel de l'organisation spatiale;
- 5.1.2 Les affectations du sol;
- 5.1.3 Les hauteurs et densités du cadre bâti;
- 5.1.4 La trame de rue;
- 5.1.5 Le réseau de transport actif et collectif;
- 5.1.6 Les espaces naturels et les zones de contraintes;
- 5.1.7 Aire TOD aux abords de la voie ferrée.

#### 5.1.1 Schéma conceptuel de l'organisation spatiale

Le **Plan 4** illustre les principes à la base de l'organisation spatiale du site. On y distingue premièrement les espaces alloués aux développements résidentiel et industriel. Les accès au site y sont superposés, de même que les principaux axes routiers (stratégiques et secondaires) et la servitude de TQM qui structureront la répartition des bâtiments sur le terrain. La trame urbaine proposée tient compte de la présence de composantes naturelles à préserver dans la mesure du possible. Finalement, le plan conceptuel fait ressortir la nécessité de créer des zones tampons pour favoriser la cohabitation harmonieuse des différentes fonctions urbaines proposées.

#### 5.1.2 Affectations du sol

Le site du PPU se divise en deux parties (**Plan 5**), soit une zone d'affectation résidentielle (R) de 210 304 m<sup>2</sup> (2,26 M pi<sup>2</sup>) au nord, entre la rivière du Chêne et le ruisseau Leblanc, et une zone d'affectation industrielle (I1) de 413 907 m<sup>2</sup> (4,46 M pi<sup>2</sup>) au sud du ruisseau Leblanc.

Au sein de la zone d'affectation résidentielle (R) se retrouvera une diversité de typologies d'habitations, comme par exemple des maisons unifamiliales, des maisons de ville en rangées, un ensemble d'immeubles à plus haute densité, ainsi qu'un ou plusieurs immeuble(s) à vocation communautaire et sociale.

Quant à la zone d'affectation industrielle (I1), les industries préconisées au sein de ce parc industriel sont, à titre d'exemples, issues des domaines de l'aéronautique, des technologies de l'information et des communications (TIC), des sciences de la vie, des technologies environnementales, du transport terrestre avancé et de la recherche et développement. Les industries plus lourdes, œuvrant dans les secteurs tels qu'alimentaire, de produits métalliques ou de machinerie et équipement, pourront aussi s'y établir. Toutefois, des mesures seront prévues pour diminuer les nuisances potentielles sur les secteurs résidentiel et agricole adjacents.

#### 5.1.3 Hauteurs du cadre bâti

La hauteur des bâtiments répartis sur l'ensemble du territoire du PPU variera entre 1 et 6 étages hors-sol (**Plan 6**).

Le long de la rivière du Chêne et vis-à-vis la limite de la zone agricole, la hauteur maximale des habitations projetées a été fixée à 2 étages. La portion est du site à proximité de l'industrie existante Bain Magique sera quant à elle occupée par des habitations variant entre 2 à 3 étages. Quant à la partie centrale jusqu'au long du ruisseau Leblanc, les habitations pourront atteindre une plus grande densité, le nombre d'étages permis variant entre 4 à 6 étages.

En zone industrielle, la typologie des bâtiments variera en fonction de la demande et des besoins exprimés par les entreprises, mais ceux-ci ne devront pas dépasser les 4 étages hors-sol.



#### 5.1.4 Trame de rue

La trame de rue projetée (**Plan 7**) suit deux logiques distinctes en fonction de l'affectation du sol. En milieu résidentiel, le réseau routier est conçu pour accueillir une circulation automobile locale et mettre en valeur le paysage naturel. On y accède à partir du chemin de la Rivière sud qui rejoint le boulevard Industriel. La zone industrielle est quant à elle accessible à partir du prolongement des rues Robinson et Poirier, toutes deux raccordées au boulevard Industriel. Les rues y sont plus larges et aptes à accueillir la circulation de véhicules lourds. L'emprise de l'ensemble de ces rues sera réduite pour favoriser un milieu plus dense qu'ailleurs sur le territoire de la municipalité. Elles aboutissent à la limite sud du site, en laissant le champ libre à un éventuel prolongement vers la voie ferrée. Aucune connexion véhiculaire n'est prévue de part et d'autre du ruisseau Leblanc afin d'éviter la circulation de transit en provenance du secteur industriel et les nuisances au sein du quartier résidentiel.

#### 5.1.5 Réseau de transport actif et collectif

Le réseau de transport actif et collectif (**Plans 8 et 9**) est conçu pour générer des déplacements efficaces et sécuritaires en se connectant aux circuits existants. En ce qui a trait aux trajets d'autobus proposés, il s'agit de deux prolongements, un pour chaque secteur, du trajet de l'autobus # 90 Saint-Eustache, secteur Industriel / Arthur Sauvé. Ce circuit assure une liaison entre la ville de Saint-Eustache et la gare de Deux-Montagnes. Un couloir multifonctionnel de déplacements structure également l'organisation spatiale, aménagé à même la servitude de TQM qui fait aussi office de corridor écologique. Cette voie, où se côtoieront cyclistes et piétons, permettra de traverser le site sur l'axe nord-sud en longeant des composantes paysagères d'intérêt.

#### 5.1.6 Espaces naturels et les zones de contraintes

Tel que mentionné plus haut, les interventions sur le site devront prendre en compte la mise en valeur des éléments naturels existants. Le **Plan 10** met en évidence le couvert végétal et les plans d'eau artificiels qu'il serait souhaitable de préserver. Par ailleurs, l'aménagement d'un couloir écologique devra être réalisé pour encadrer le couloir de déplacement multifonctionnel implanté sur la servitude de TQM. Ce corridor végétalisé assurera par le fait même le rôle de zone tampon entre le secteur industriel et le milieu agricole.

De surcroît, une bande riveraine d'une largeur variant de 10 à 15 mètres sera maintenue de part et d'autre de la rivière du Chêne et du cours d'eau Leblanc, aménagé avec des plantes indigènes favorisant la stabilisation des berges et la viabilité de la faune en place.

La bande riveraine du cours d'eau Leblanc fera aussi office de zone tampon pour minimiser les nuisances des activités industrielles sur les habitations situées de l'autre côté du ruisseau. Une zone tampon sera également créée au nord-est du site, à la frontière du terrain de l'entreprise Bain Magique et des autres industries à venir et du secteur du PPU. Des interventions telles que l'aménagement de talus ou de plantations denses et ayant un couvert végétal à l'année y seront obligatoires.

#### 5.1.7 Aire TOD aux abords de la voie ferrée

Au terme d'une entente avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT) concrétisant l'implantation d'une gare de train de banlieue à Saint-Eustache, il est envisageable qu'un quartier mixte inspiré du *Transit Oriented Development* (TOD) s'implante dans un rayon de 1 km autour de la gare dont la localisation n'est pas déterminée à ce jour. Conséquemment, l'aménagement du site du PPU du secteur Albatros pourrait être modifié pour accueillir une partie de ce nouveau quartier, tel qu'illustré conceptuellement au **Plan 11**.

Le *Transit Oriented Development* (TOD) ou Aménagement axé sur le transport en commun (AATC), est défini au PMAD (objectif 1.1) comme un « (...) développement immobilier de moyenne à haute densité structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité, comme une gare de train (...). Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, le TOD offre des opportunités de logement, d'emploi et de commerce et n'exclut pas l'automobile. »

Le quartier TOD de Saint-Eustache, où l'on retrouverait des constructions mixtes (commerciales et résidentielles) et des équipements communautaires, s'étendrait sur la portion sud-ouest du territoire du présent PPU. La superficie de terrain où il est actuellement projeté de construire des ensembles à caractère industriel serait alors relocalisée vers l'est. Les zones mitoyennes entre les deux secteurs pourraient accueillir un parc d'affaires et ainsi favoriser une transition harmonieuse entre l'affectation mixte et industrielle.

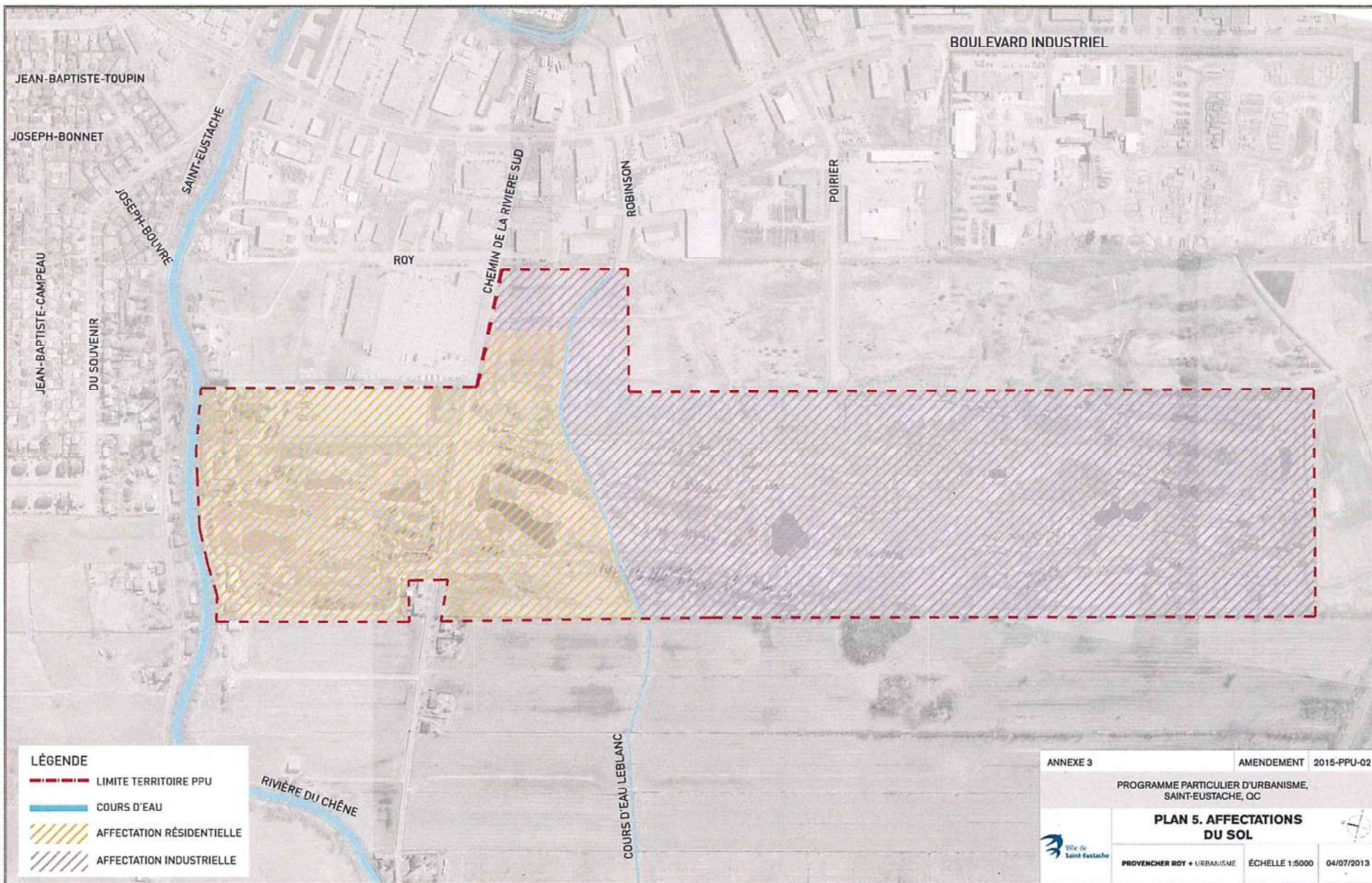


**LÉGENDE**

-  LIMITE DU PPU
-  POINT D'ACCÈS / CARREFOUR À AMÉLAGER
-  ARTÈRE STRATÉGIQUE / ENTRÉE PRINCIPALE AU SECTEUR
-  ARTÈRE STRATÉGIQUE SECONDAIRE
-  ZONE TAMPON
-  CORRIDOR ÉCOLOGIQUE
-  SECTEUR À POTENTIEL DE DENSIFICATION RÉSIDENTIELLE
-  SECTEUR POTENTIEL INDUSTRIEL
-  COURS D'EAU
-  BANDE RIVERAINE À PROTÉGER

ANNEXE 2	AMENDEMENT	2015-PPU-01
PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME, SAINT-EUSTACHE, QC		
<b>PLAN 4. CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE</b>		
	PROVENCHER ROY + URBANISME	ÉCHELLE 1:5000
		04/07/2013



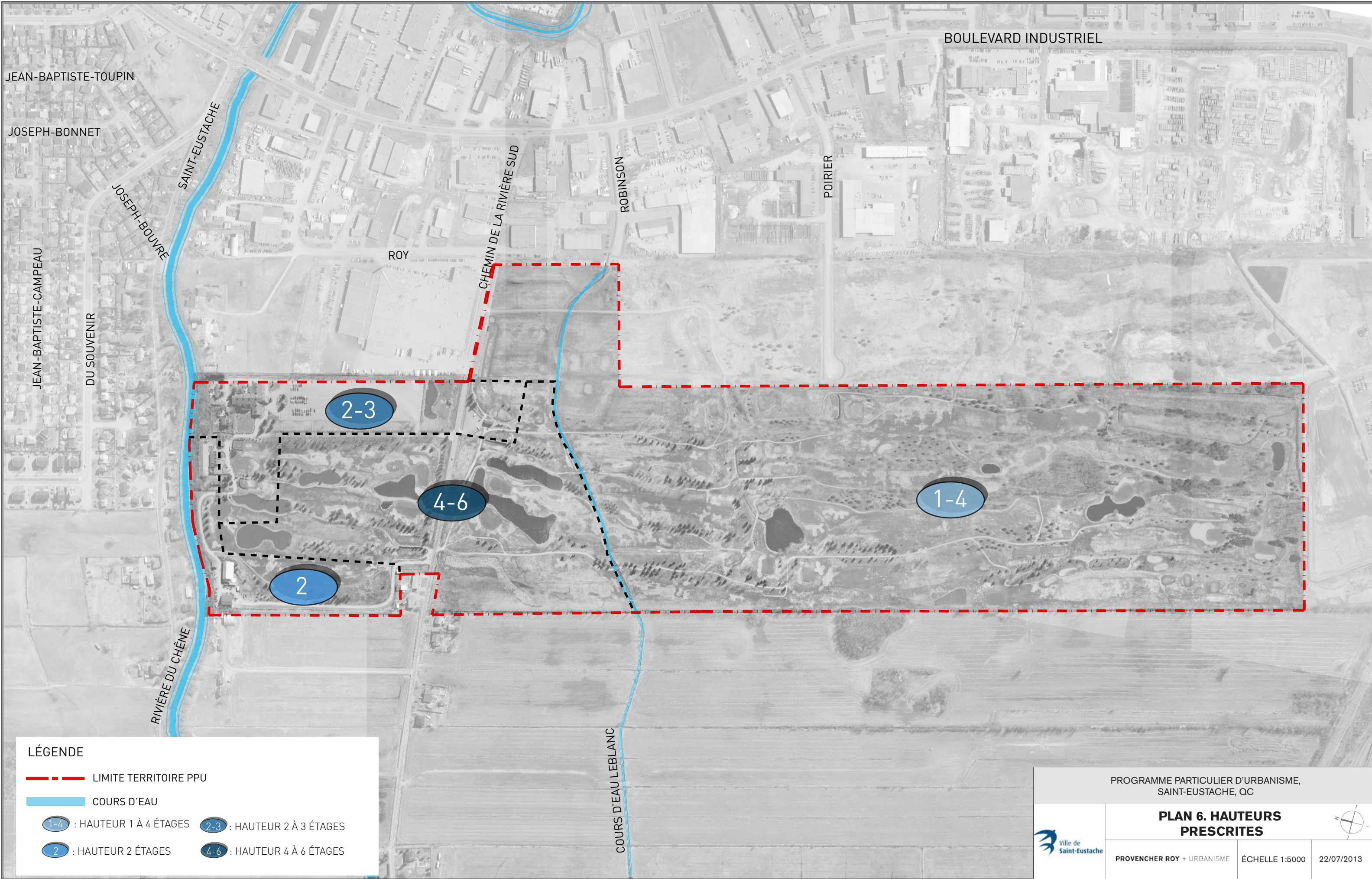


**LÉGENDE**

	LIMITE TERRITOIRE PPU
	COURS D'EAU
	AFFECTATION RÉSIDENTIELLE
	AFFECTATION INDUSTRIELLE

ANNEXE 3	AMENDMENT	2015-PPU-02
PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME, SAINT-EUSTACHE, QC		
<b>PLAN 5. AFFECTATIONS DU SOL</b>		
	PROVENCHER ROY + URBANISME	ÉCHELLE 1:5000
		04/07/2013





JEAN-BAPTISTE-TOUPIN

JOSEPH-BONNET

BOULEVARD INDUSTRIEL

SAINTE-EUSTACHE

JOSEPH-BOUVRE

CHEMIN DE LA RIVIÈRE SUD

ROBINSON

POIRIER

JEAN-BAPTISTE-CAMPEAU

DU SOUVENIR

ROY

2-3

4-6

1-4

2

RIVIÈRE DU CHÊNE

COURS D'EAU LEBLANC

**LÉGENDE**

--- LIMITE TERRITOIRE PPU

— COURS D'EAU

1-4 : HAUTEUR 1 À 4 ÉTAGES    2-3 : HAUTEUR 2 À 3 ÉTAGES

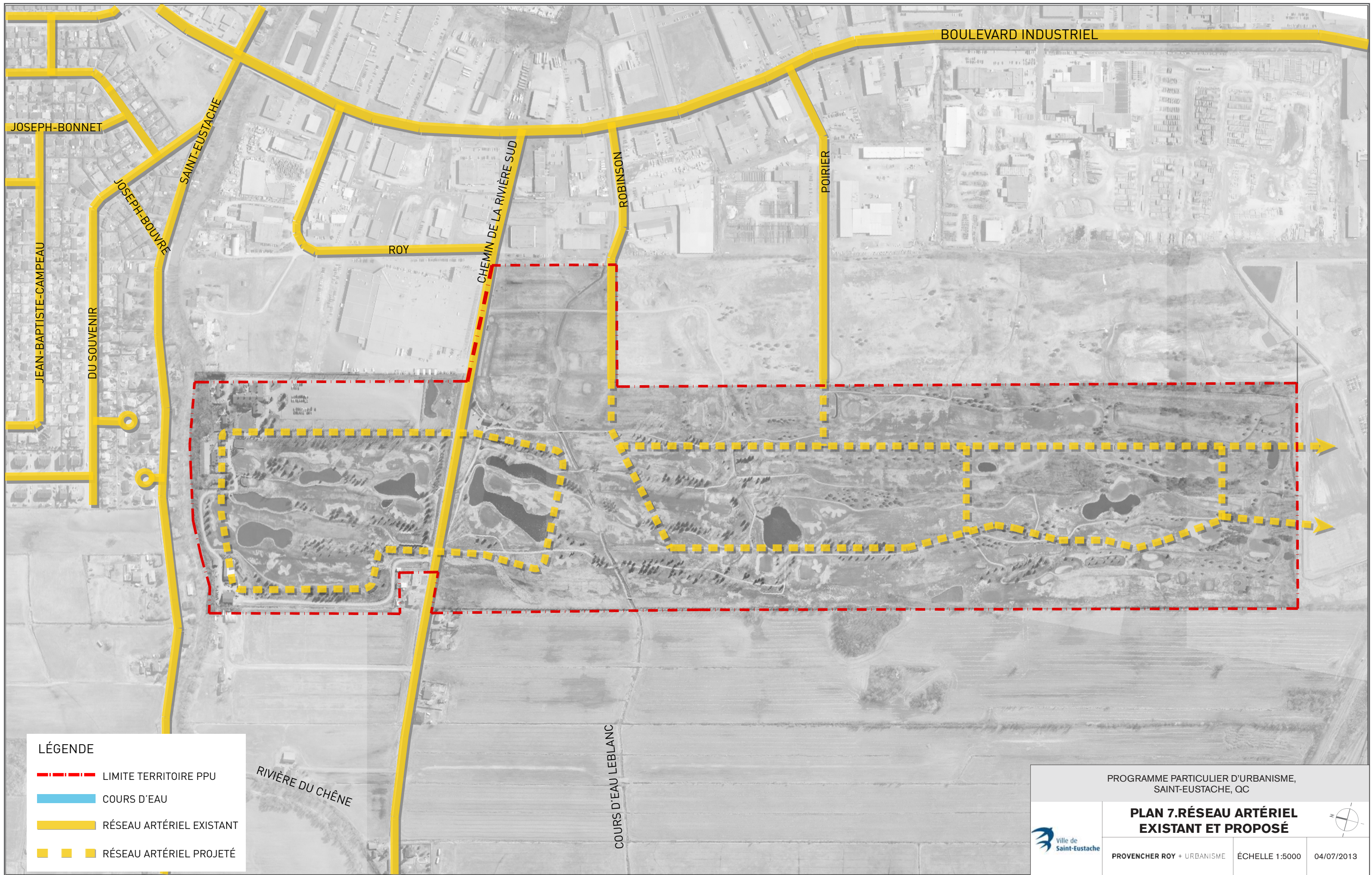
2 : HAUTEUR 2 ÉTAGES    4-6 : HAUTEUR 4 À 6 ÉTAGES

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME,  
SAINT-EUSTACHE, QC

**PLAN 6. HAUTEURS  
PRESCRITES**

PROVENCHE ROY + URBANISME    ÉCHELLE 1:5000    22/07/2013





- LÉGENDE**
- LIMITE TERRITOIRE PPU
  - COURS D'EAU
  - RÉSEAU ARTÉRIEL EXISTANT
  - RÉSEAU ARTÉRIEL PROJETÉ

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME,  
SAINT-EUSTACHE, QC

**PLAN 7. RÉSEAU ARTÉRIEL  
EXISTANT ET PROJETÉ**



PROVENCHER ROY + URBANISME

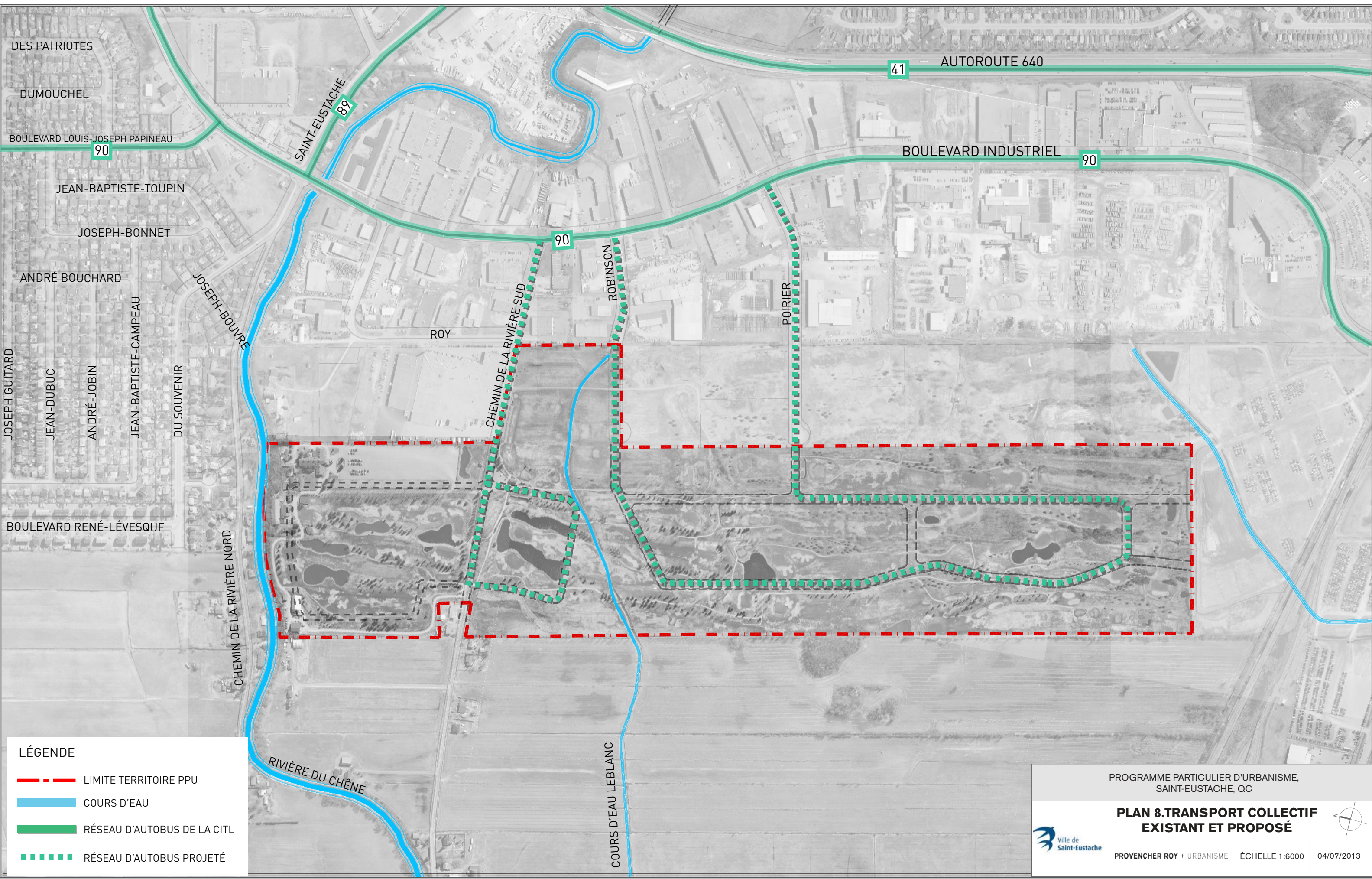
ÉCHELLE 1:5000

04/07/2013









DES PATRIOTES  
 DUMOUCHEL  
 BOULEVARD LOUIS-JOSEPH PAPINEAU  
 JEAN-BAPTISTE-TOUPIN  
 JOSEPH-BONNET  
 ANDRÉ BOUCHARD  
 JOSEPH-GUITARD  
 JEAN-DUBUC  
 ANDRÉ-JOBIN  
 JEAN-BAPTISTE-CAMPEAU  
 DU SOUVENIR  
 BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE

41 AUTOROUTE 640

BOULEVARD INDUSTRIEL 90

SAINT-EUSTACHE 89

90

CHEMIN DE LA RIVIÈRE SUD

ROBINSON

POIRIER

ROY

JOSEPH-BOUVRE

CHEMIN DE LA RIVIÈRE NORD

RIVIÈRE DU CHÊNE

COURS D'EAU LEBLANC

- LÉGENDE**
- - - LIMITE TERRITOIRE PPU
  - COURS D'EAU
  - RÉSEAU D'AUTOBUS DE LA CITL
  - - - RÉSEAU D'AUTOBUS PROJETÉ

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME,  
 SAINT-EUSTACHE, QC

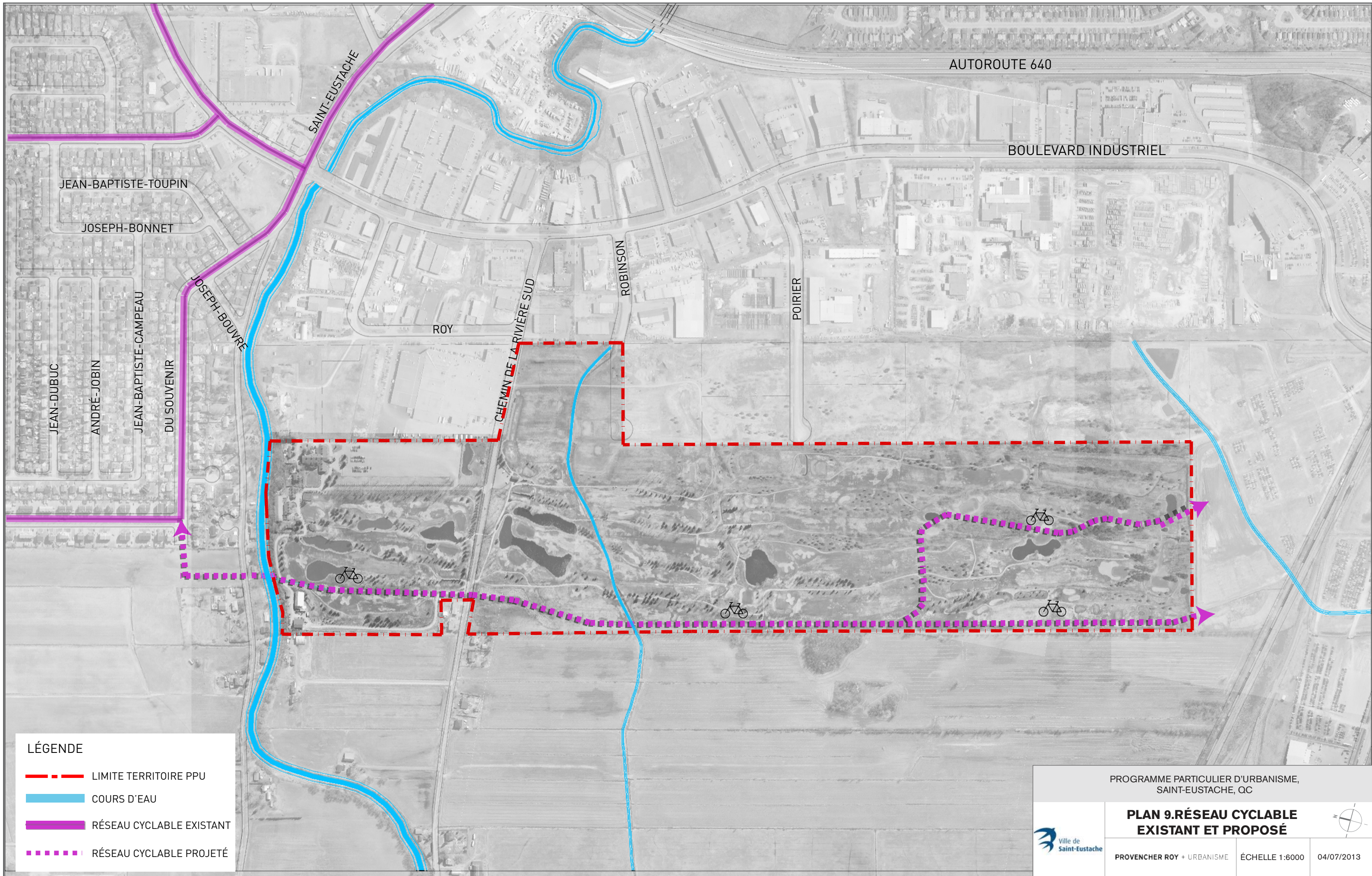
**PLAN 8. TRANSPORT COLLECTIF  
 EXISTANT ET PROPOSÉ**



PROVENCHER ROY + URBANISME    ÉCHELLE 1:6000    04/07/2013







- LÉGENDE**
- - - LIMITE TERRITOIRE PPU
  - COURS D'EAU
  - RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT
  - - - RÉSEAU CYCLABLE PROJETÉ

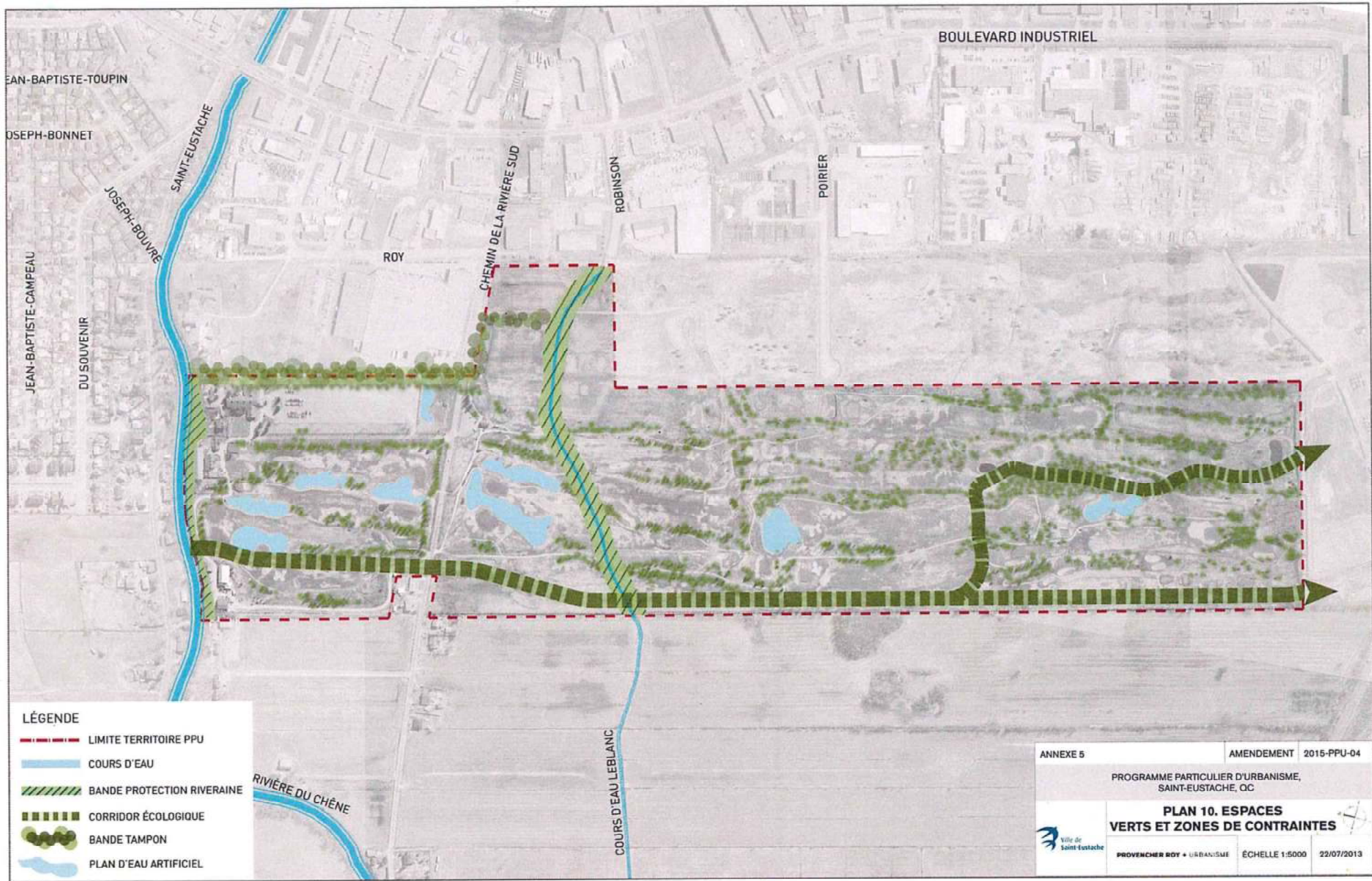
PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME,  
SAINT-EUSTACHE, QC



**PLAN 9. RÉSEAU CYCLABLE  
EXISTANT ET PROJETÉ**






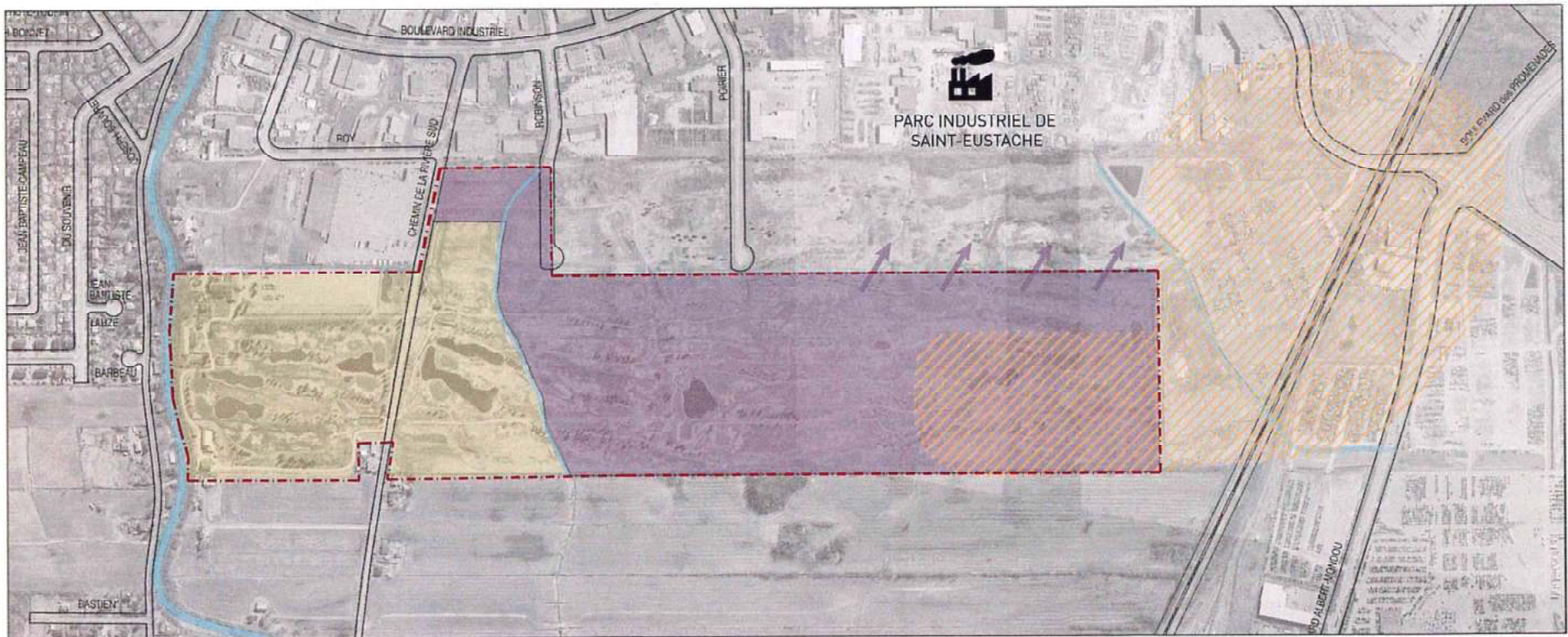


**LÉGENDE**

- LIMITE TERRITOIRE PPU
- COURS D'EAU
- BANDE PROTECTION RIVERAINE
- CORRIDOR ÉCOLOGIQUE
- BANDE TAMPON
- PLAN D'EAU ARTIFICIEL

ANNEXE 5	AMENDEMENT	2015-PPU-04
PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME, SAINT-EUSTACHE, QC		
<b>PLAN 10. ESPACES VERTS ET ZONES DE CONTRAINTES</b>		
	PROVENCHER ROY • URBANISME	ÉCHELLE 1:5000
		22/07/2013





**LÉGENDE**

	USAGE RÉSIDENTIEL
	USAGE INDUSTRIEL
	USAGE MIXTE (LIMITE INDÉTERMINÉE)
	RELOCALISATION POTENTIELLE DES INDUSTRIES VERS L'ESPACE EN FRICHE

ANNEXE 6	AMENDEMENT	2015-PPU-05
PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME, SAINT-EUSTACHE, QC		
<b>PLAN 11. IMPLANTATION POTENTIELLE DE L'AIRE TOD</b>		
	PROVENCHER ROY + URBANISME	
		04/07/2013





## 5.2 CADRE RÉGLEMENTAIRE APPLICABLE AU TERRITOIRE DU PPU

### 5.2.1 Règlement de zonage

Dans le cadre de la mise en œuvre du PPU, des modifications seront apportées au règlement de zonage pour encadrer les interventions afin que celles-ci reflètent les orientations de la municipalité. À cet effet, le PPU précise certaines dispositions normatives devant être intégrées à la réglementation d'urbanisme :

- Les usages proposés pour le nouveau parc industriel dans le secteur Albatros limiteront les nuisances et visent une compatibilité avec les zones résidentielles adjacentes tout en permettant l'essor économique;
- Les normes relatives à l'aménagement d'un stationnement, telles que la localisation préconisée des cases, la nature du revêtement au sol, un pourcentage maximum d'occupation au sol incluant le pavage véhiculaire et l'aménagement paysager selon des pratiques durables, sont prévues pour limiter les îlots de chaleur, favoriser le verdissement et compenser dans le cas où le nombre de cases de stationnement pour un usage industriel excède le maximum établi au cadre réglementaire. Pour le développement résidentiel, les cases en souterrain seront préconisées. De plus, un nombre maximal sera établi par logement;
- Des normes sont introduites pour permettre un nombre réservé de cases pour le covoiturage, l'utilisation de bornes électriques et des espaces aménagés pour les vélos afin d'inciter les travailleurs à se déplacer selon un mode de transport plus écologique et plus actif;
- La compatibilité entre les usages industriel et résidentiel a été prise en compte en bonifiant les aménagements requis pour une zone tampon, en interdisant des activités (ex.: entreposage extérieur) pouvant engendrer des nuisances significatives et en prohibant les liaisons véhiculaires entre les usages autorisés du groupe habitation et du groupe industrie;
- La protection des bandes riveraines est maintenue;
- Le raccordement et la distribution des utilités publiques auront l'obligation d'être en souterrain pour le nouveau développement résidentiel;
- Le cadre bâti intégrera des mesures environnementales (ex.: toiture végétale, localisation des capteurs énergétiques), esthétiques (ex.: caractéristiques architecturales d'un ou d'un ensemble de bâtiments ; localisation des clôtures, murs et murets) et de densification du milieu en préconisant le développement sous la forme d'un projet intégré ;
- Une zone publique est également projetée pour favoriser l'accessibilité des résidents et des travailleurs à un espace vert tout au long de la servitude TQM, aménagé en couloir cyclable /corridor écologique.

Outre ces dispositions normatives plus générales, les composantes suivantes feront également l'objet de modifications:

- Les limites de certaines zones;
- Les usages autorisés à l'intérieur des zones résidentielle et industrielle;
- Les normes diverses d'implantation (bâtiment, stationnement hors rue, etc.);
- Les hauteurs et densités du cadre bâti.

### 5.2.2 Règlement sur le lotissement

Le règlement sur le lotissement devra tenir compte des modifications au cadre normatif et intégrer les dispositions relatives à la diminution de l'emprise d'une voie de circulation dans le secteur Albatros pour maximiser l'implantation des bâtiments résidentiels et industriels.

### 5.2.3 Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) permet à la Ville de Saint-Eustache de rendre l'émission des permis de lotissement et de construction conditionnelle à l'approbation de plans par le Conseil municipal selon les recommandations du Comité consultatif d'urbanisme (CCU) et à la lumière des objectifs et critères édictés au Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

Le règlement existant sera donc amendé pour que les interventions au sein du secteur de PPU respectent les balises d'aménagement élaborées et dans un souci de créer des ensembles durables, harmonieux et intégrés au contexte particulier du secteur environnant. Le Règlement sur les PIIA constitue un outil flexible et particulièrement adapté au contexte du secteur sous l'affectation industrielle puisqu'il permet de contrôler la qualité du bâti et des aménagements tout en s'adaptant au caractère spécifique des entreprises qui viendront s'y implanter. L'ensemble du secteur sous l'affectation résidentielle sera également soumis au Règlement sur les PIIA, avec par exemple des objectifs et critères qui porteront précisément sur la qualité et la durabilité du cadre bâti et sur la cohabitation avec les usages industriels et agricoles adjacents.

Les dispositions applicables au secteur du PPU visent avant tout à garantir la qualité de vie des résidents et travailleurs qui s'établiront dans le secteur. Par le biais d'objectifs et de critères, cet outil permettra entre autres de régir le lotissement, l'implantation et l'architecture des bâtiments, les matériaux de revêtement et les aménagements extérieurs, incluant les aires de stationnement. Les dispositions du Règlement sur les PIIA aborderont de surcroît les notions d'optimisation et de gestion écologique du site, de construction de qualité, durable et écologique et de protection des composantes paysagères d'intérêt.

### 5.2.4 Règlement sur le paiement des infrastructures municipales par les promoteurs intéressés

Pour les zones résidentielles, il sera opportun de modifier le règlement sur le paiement des infrastructures municipales par les promoteurs intéressés. Ce règlement visera à la fois les conduites d'aqueduc, d'égout domestique et d'égout pluvial, la fondation de rue, le pavage, les trottoirs et/ou bordures, l'éclairage de rues et l'enfouissement des fils électriques et des fils des entreprises d'utilités publiques. Ces infrastructures nécessaires pour cette partie du développement seront à la charge des promoteurs intéressés à les construire.

### 5.2.5 Caractère évolutif du cadre réglementaire

Le cadre réglementaire applicable au secteur du PPU sera potentiellement amené à changer pour intégrer des dispositions spécifiques à la réalisation d'un quartier inspiré du *Transit Oriented Development* (TOD) aux abords d'une éventuelle gare de train de banlieue située au sud de l'aire d'intervention particulière. Ainsi, il est envisageable que des amendements aux cadres normatif et discrétionnaire soient adoptés pour créer une nouvelle zone axée sur la mixité des usages, augmenter les hauteurs et densités du cadre bâti et assurer la continuité des couloirs de circulation. Quoique localisé à l'extérieur des limites du présent PPU, le quartier TOD pourrait s'étendre sur la portion située au sud-est de celui-ci pour permettre une intégration progressive de la mixité des usages dans l'espace.

# 6 MISE EN OEUVRE



## 6. MISE EN OEUVRE

### 6.1 PLAN D'ACTION

Le plan d'action synthétise l'ensemble des actions ciblées à l'intérieur du programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Albatros. Puisque le projet comprend deux volets distincts, l'un consacré à la création d'un milieu résidentiel et l'autre à la consolidation du parc industriel, un plan d'action se basant sur les objectifs d'aménagement et de développement décrits à la section 4.2. est proposé pour l'ensemble du secteur Albatros, puis de façon distincte pour chacun des milieux.

TABLEAU 2. Interventions applicables à l'ensemble du secteur Albatros

<b>ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 4.2.1</b>	
<b>CRÉER DES LIENS DE TRANSPORT DIRECTS VERS LES MILIEUX LIMITOPHES EXISTANTS ET PROJETÉS</b>	
<b>ACTIONS</b>	<b>MOYENS</b>
Planifier le prolongement du réseau viaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Étude de circulation par rapport à l'impact des nouveaux projets sur la capacité d'absorption du réseau artériel existant</li> <li>▪ Étude sur la planification d'une aire TOD à proximité de la future gare de l'AMT</li> <li>▪ Programme d'infrastructures urbaines</li> <li>▪ Plan de transport</li> </ul>
<b>ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 4.2.2</b>	
<b>INCITER LES FUTURS USAGERS À L'UTILISATION DES TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS</b>	
<b>ACTIONS</b>	<b>MOYENS</b>
Bonifier les réseaux existants et création de nouveaux liens	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlements de zonage et sur les PIIA</li> <li>▪ Programme d'aménagement du domaine public</li> <li>▪ Programme d'infrastructures urbaines</li> <li>▪ Plan de transport</li> <li>▪ Étude d'opportunité sur l'identification de tracés piétons et cyclables</li> <li>▪ Étude d'opportunité sur les mesures incitatives aux modes de transports alternatifs pour des employés</li> <li>▪ Poursuites des démarches entamées auprès de l'AMT</li> <li>▪ Démarches auprès du CITL pour évaluer la faisabilité d'un prolongement des circuits d'autobus</li> </ul>
<b>ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 4.2.3</b>	
<b>PRÉSERVER ET METTRE EN VALEUR LES ATTRIBUTS NATURELS DU SITE</b>	
<b>ACTIONS</b>	<b>MOYENS</b>
Baliser les interventions sur le domaine public et privé	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlements de zonage et sur les PIIA</li> <li>▪ Études de caractérisation du sol</li> <li>▪ Inventaires fauniques et floristiques</li> <li>▪ Création d'une zone publique dans l'emprise de la servitude de TQM</li> <li>▪ Application de servitudes de non-construction sur les espaces privés dédiés à la préservation d'un corridor écologique</li> </ul>

TABLEAU 2. Interventions applicables à l'ensemble du secteur Albatros (suite)

<b>ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 4.2.4</b>	
<b>FAVORISER UNE GESTION ÉCOLOGIQUE DU SITE</b>	
<b>ACTIONS</b>	<b>MOYENS</b>
Soutenir les initiatives publiques et privées de développement durable	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlements de lotissement, de zonage et sur les PIIA</li> <li>▪ Programme de soutien aux initiatives vertes (remboursement des frais de certification environnementale, subvention pour le respect des normes NOVO-CLIMAT, etc.)</li> </ul>

TABLEAU 3. Interventions applicables au secteur industriel

<b>ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 4.2.5</b>	
<b>PRÉVOIR DES MESURES D'ATTÉNUATION DES IMPACTS DES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES SUR LE MILIEU RÉSIDENTIEL</b>	
<b>ACTIONS</b>	<b>MOYENS</b>
Baliser les termes de la cohabitation de différentes fonctions urbaines	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlements de zonage et sur les PIIA</li> <li>▪ Étude d'impact des activités industrielles sur le milieu résidentiel</li> <li>▪ Étude d'opportunité portant sur les mesures d'atténuation d'impacts des activités industrielles</li> <li>▪ Programme d'aménagement du domaine public</li> <li>▪ Programme d'infrastructures urbaines</li> </ul>

<b>ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 4.2.6</b>	
<b>ASSURER L'AUTOFINANCEMENT DU PARC INDUSTRIEL ET VEILLER À SA PÉRENNITÉ EN CRÉANT UN PROJET À VALEUR AJOUTÉE</b>	
<b>ACTIONS</b>	<b>MOYENS</b>
Attirer les entreprises à Saint-Eustache	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlements de zonage et sur les PIIA</li> <li>▪ Implication du Centre local de développement (CLD) dans l'approche auprès des grandes entreprises</li> </ul>

TABLEAU 4. Interventions applicables au secteur résidentiel

<b>ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 4.2.7</b>	
<b>DENSIFIER LE TISSU RÉSIDENTIEL EN MISANT SUR LA DIVERSITÉ ET L'ÉLÉGANCE DU CADRE BÂTI</b>	
<b>ACTIONS</b>	<b>MOYENS</b>
Baliser les termes du développement résidentiel	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlements de zonage et sur les PIIA</li> <li>▪ Politique d'inclusion sociale</li> </ul>

## 6.2 PHASAGE

Le territoire du PPU étant découpé en deux secteurs principaux, l'un résidentiel et l'autre industriel, des phases de développement ont été établies pour chacun d'eux et pourront être réalisées en parallèle selon l'avancement du développement. Les phases de développement proposées sont illustrées au **Plan 12**. Il est à noter que celles-ci sont déterminées à titre indicatif et pourront évoluer au terme des ententes conclues avec les promoteurs et les entreprises intéressées à s'implanter sur le site.

### 6.2.1 Secteur résidentiel

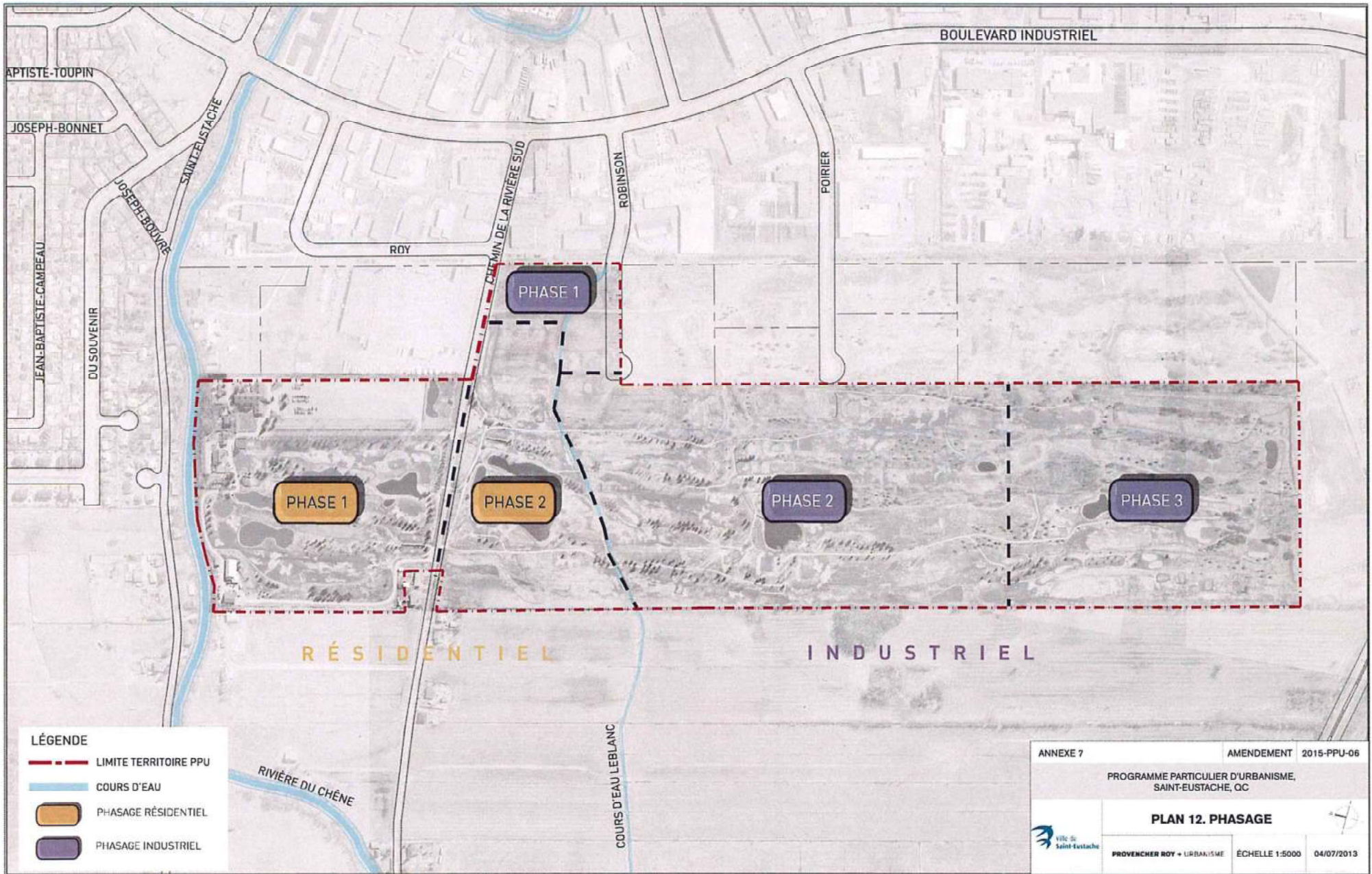
Il est établi, pour des fins de consolidation du tissu résidentiel existant, que la première phase de développement aura lieu aux abords de la rivière du Chêne. Une fois cette phase réalisée, la seconde partie du quartier résidentiel prendra forme jusqu'à la bande riveraine du cours d'eau Leblanc.

### 6.2.2 Secteur industriel

La première phase de développement du parc industriel aura lieu sur la frange sud du cours d'eau Leblanc. En second lieu, les entreprises susceptibles de générer le plus de nuisances seront concentrées au centre de ce secteur industriel. Finalement, une troisième phase accueillera des industries sans ou à faible incidence sur le milieu environnant. Éventuellement, une partie du sud du secteur pourrait être consacrée à la formation graduelle d'un quartier mixte et de plus haute densité bâtie pour assurer une transition vers le quartier *TOD* projeté aux abords de la future gare. Advenant ce cas, la réglementation pourra être ajustée pour autoriser ce type d'usages et en assurer l'intégration harmonieuse.







**LÉGENDE**

- LIMITE TERRITOIRE PPU
- COURS D'EAU
- PHASAGE RÉSIDENTIEL
- PHASAGE INDUSTRIEL

ANNEXE 7	AMENDEMENT	2015-PPU-06
PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME, SAINT-EUSTACHE, QC		
<b>PLAN 12. PHASAGE</b>		
	PROVENCHER ROY + URBANISME	ÉCHELLE 1:5000
		04/07/2013



VILLE DE SAINT-EUSTACHE

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME  
VIEUX-SAINT-EUSTACHE

*Rapport final*

23 septembre 2015

Dossier : 14-438

Révision : 002

**PARÉ+**  
ASSOCIÉS INC.

VILLE DE SAINT-EUSTACHE

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME  
VIEUX-SAINT-EUSTACHE

*Rapport final*

23 septembre 2015

Dossier : 14-438

Révision : 002

---

Daniel Paré, urb.

Associé principal

**PARÉ+**  
ASSOCIÉS INC.

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>MISE EN CONTEXTE</b> .....	<b>1</b>
1.1	OBJECTIF DU PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) .....	2
1.2	TERRITOIRE VISÉ PAR LE PPU DU VIEUX-SAINT-EUSTACHE .....	2
1.3	DÉSIGNATION DU TERRITOIRE D'APPLICATION EN TANT QUE « CENTRE-VILLE » .....	2
1.4	CONTENU DU PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU).....	2
<b>2</b>	<b>ENJEUX PRINCIPAUX ET SPÉCIFIQUES</b> .....	<b>5</b>
2.1	RENFORCIR LES ACTIVITÉS DU CENTRE-VILLE. ....	5
2.2	OFFRIR UN LIEU UNIQUE POUR LA POPULATION. ....	7
2.3	S'APPROPRIER LES RIVES ET EMBELLIR LE DOMAINE PUBLIC. ....	8
<b>3</b>	<b>VISION</b> .....	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT</b> .....	<b>9</b>
4.1	ORIENTATION 1 : ÉCONOMIQUE .....	9
4.2	ORIENTATION 2 : SOCIALE.....	9
4.3	ORIENTATION 3 : ENVIRONNEMENTALE ET URBANISTIQUE .....	9
<b>5</b>	<b>CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE ET INTERVENTIONS</b> .....	<b>10</b>
5.1	LE PÔLE CULTUREL.....	10
5.2	LE PÔLE SPORTIF ET CIVIQUE.....	10
5.3	LE PÔLE COMMERCIAL / SERVICE /CULTURE.....	11
5.4	LE PÔLE DE LA MAIRIE.....	11
5.5	LE PÔLE SAINT-LOUIS .....	12
5.6	LE CORRIDOR VERT ET BLEU .....	12
<b>6</b>	<b>PLAN D'ACTION</b> .....	<b>20</b>

## 1 MISE EN CONTEXTE

Chef-lieu de la MRC des Deux-Montagnes, la ville de Saint-Eustache est surtout connue en raison de son héritage historique et son patrimoine architectural.

Dénombrant 44 154 habitants en 2014, la ville de Saint-Eustache représente 46 % de la population de la MRC. Son attrait comme ville centre lui confère une importance particulière au niveau économique où par surcroît l'on retrouve 70 % des emplois de la MRC. Qui plus est, la croissance de la population de la MRC favorise une hausse de la demande pour les biens et les services.

En fait, la ville et plus particulièrement le secteur du Vieux-Saint-Eustache bénéficie d'une attraction naturelle dans la région. Son important nombre de travailleurs en fait un lieu actif, dynamique et achalandé durant les heures de bureau.

Par contre, malgré sa localisation exceptionnelle en bordure de la rivière, son caractère historique, champêtre et l'offre importante de commerces et de services tant privés qu'institutionnels, le secteur du Vieux-Saint-Eustache demeure faiblement convoité par la population eustachoise et régionale et n'est que peu reconnue comme lieu touristique.

En somme, le secteur du Vieux-Saint-Eustache possède toutes les caractéristiques nécessaires pour devenir un milieu de vie actif, distinct, vert, festif et attrayant pour sa population et pour l'ensemble de la région, et ce en tout temps, en plus de demeurer un pôle d'emplois important.

De ce fait, les actions de revitalisation entreprises par la ville prennent toutes leurs sens et pourraient en plus de redynamiser le secteur du Vieux-Saint-Eustache, être porteurs d'importantes retombées économiques pour l'ensemble de la ville.

Par conséquent, il apparaît indispensable que la ville de Saint-Eustache se dote d'une nouvelle vision de son « centre-ville » et que celle-ci soit enchâssée à l'intérieur d'un programme particulier d'urbanisme (PPU).

### 1.1 OBJECTIF DU PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU)

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) vise à déterminer une vision d'avenir du Vieux-Saint-Eustache.

Ce PPU va faciliter la prise de décision de la ville dans le processus de la revalorisation du Vieux-Saint-Eustache quant aux orientations à donner aux investissements qu'aux outils de mise en œuvre de la ville de Saint-Eustache.

### 1.2 TERRITOIRE VISÉ PAR LE PPU DU VIEUX-SAINT-EUSTACHE

Historiquement, le Vieux-Saint-Eustache a vu le jour en bordure de la rivière des Mille-Îles bénéficiant d'une localisation particulière permettant son plein potentiel. Ainsi, les rues Saint-Louis et Saint-Eustache ont été les deux axes de développement favorisant l'implantation de commerces et de bâtiments institutionnels.

L'aire d'application du PPU du Vieux-Saint-Eustache regroupe la très grande partie du territoire historique de Saint-Eustache délimité principalement par la rivière des Mille-Îles, le boulevard Arthur-Sauvé et la rue Féré. La figure 1 présente la limite du PPU.

### 1.3 DÉSIGNATION DU TERRITOIRE D'APPLICATION EN TANT QUE « CENTRE-VILLE »

Conformément aux dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, une municipalité peut procéder à l'acquisition d'immeubles en vue de leur aliénation ou de leur location à des fins privées dans le PPU pour le secteur désigné comme son secteur central ou son centre-ville. Étant donné le caractère multifonctionnel du noyau villageois et l'ampleur des travaux à réaliser, le territoire défini par la rivière des Mille-Îles, la rivière du Chêne et le boulevard Arthur-Sauvé constitue le territoire d'application du PPU en tant que « Centre-ville ». La figure 2 présente les limites du Centre-ville.

### 1.4 CONTENU DU PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU)

Le présent document comprend quatre (4) grandes sections :

- Les enjeux principaux et spécifiques;
- La vision et les grandes orientations d'aménagement;
- Le concept d'organisation spatiale et le plan des interventions;
- Le plan d'action.



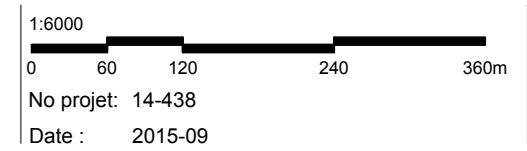
No projet : 14-438 Fichier:p:\projets\2014\350\14-438 st-eustache-ppuv4.0 phase conception\4.2 urbanisme\figure - plan\cad\jillet 2015\p-14-438-u-ppu-presentation.dwg



PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME - VIEUX SAINT-EUSTACHE  
VILLE DE SAINT-EUSTACHE

TERRITOIRE VISÉ PAR LE PROGRAMME PARTICULIER DU VIEUX SAINT-EUSTACHE

Source: Matrice graphique



**PARÉ+**  
ASSOCIÉS INC.

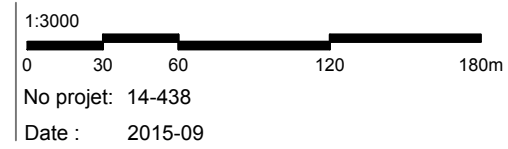
No projet : 14-438 Fichier:p:\projets\2014\350-14-438 st-eustache-ppu\4.0 phase conception\4.2 urbanisme\figure - plan\cad\jillet.2015\p-14-438-u-ppu-presentation.dwg



PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME - VIEUX SAINT-EUSTACHE  
VILLE DE SAINT-EUSTACHE

DÉLIMITATION DU SECTEUR CENTRE-VILLE

Source: Matrice graphique



**PARÉ+**  
ASSOCIÉS INC.

## 2 ENJEUX PRINCIPAUX ET SPÉCIFIQUES

Globalement, l'enjeu de ce présent PPU n'est pas de réinventer le Vieux-Saint-Eustache, mais d'utiliser les éléments structurants de son paysage urbain et naturel pour en faire un milieu de vie attrayant, sécuritaire, unique, urbain et viable au plan des activités économique, sociale et environnementale.

Depuis ces dernières années plusieurs intervenants ont examiné le Vieux-Saint-Eustache définissant plusieurs potentiels, mais également quelques contraintes. S'inspirant d'une démarche de développement durable, nous avons colligés et revu le portait du milieu sous trois aspects, soit l'économique, le social et l'environnemental / l'urbanistique. Nous vous présentons plus bas les principaux enjeux associés aux potentiels et contraintes du milieu.

### 2.1 RENFORCIR LES ACTIVITÉS DU CENTRE-VILLE

Après examen de la situation, l'enjeu principal pour le volet économique est de renforcer les activités commerciales et institutionnelles du centre-ville du Vieux-Saint-Eustache favorisant la réduction des fuites commerciales, la consolidation des commerces et la diversification des activités institutionnelles. Le tableau suivant présente les enjeux spécifiques associés aux potentiels et contraintes du milieu touchant le volet économique.

**Tableau 1 : Potentiels, contraintes et enjeux spécifiques du volet économique.**

POTENTIELS	CONTRAINTES	ENJEUX SPÉCIFIQUES
<p>Le Vieux-Saint-Eustache joue un rôle de chef-lieu important dans la région.</p> <p>Le Vieux-Saint-Eustache a une très forte représentativité des services publics et institutionnels.</p>	<p>Il n'y a aucune présence de bureaux du gouvernement du Québec dans le périmètre à l'étude.</p> <p>L'achalandage par les résidents de Saint-Eustache (34 %) est relativement faible.</p>	<p>E1. Accroître la diversification des institutions publiques du chef-lieu et favoriser l'appropriation du lieu par la population de Saint-Eustache.</p>
<p>Le mix commercial et l'intégration aux bâtiments commerciaux.</p> <p>On retrouve une faible présence de bâtiments commerciaux vacants.</p>	<p>Une faible présence de commerces de types artisanaux.</p> <p>Un certain étalement commercial (Saint-Louis).</p> <p>La présence de lots et de locaux de petite taille.</p>	<p>E2. Consolider la masse critique commerciale au centre-ville et limiter son étalement.</p>

<p>On observe une bonne représentation de restaurants et de commerces de divertissement.</p>	<p>Une faible représentation de commerces d'achats courants, mais une forte représentation de services (salons de coiffure, soins personnels, etc.).</p> <p>Une forte représentation de services d'achats réfléchis (bureaux), mais une faible représentation de commerces réfléchis.</p>	<p>E3. Réduire les fuites commerciales et l'absence de commerces destinés aux résidents du Vieux-Saint-Eustache.</p>
--	---	--

## 2.2 OFFRIR UN LIEU UNIQUE POUR LA POPULATION

L'enjeu principal pour le volet social est d'offrir un lieu unique pour la population de Saint-Eustache en favorisant l'appropriation du lieu par les résidents de Saint-Eustache, en conservant les caractéristiques patrimoniales des bâtiments, et en créant des espaces publics conviviaux et sécuritaires et en poursuivant une animation du lieu par des activités sur toute l'année. Le tableau suivant présente les enjeux spécifiques associés aux potentiels et contraintes du milieu du volet social.

**Tableau 2: Potentiels, contraintes et enjeux spécifiques du volet social.**

POTENTIELS	CONTRAINTES	ENJEUX SPÉCIFIQUES
Le Vieux-Saint-Eustache a une grande importance historique du lieu dans l'histoire du Québec.	La faible identification du lieu par la population en général.  Le manque de promotion régionale du Vieux-Saint-Eustache.	S1. Accroître la promotion d'un lieu unique dans l'histoire à la fois pour les résidents de Saint-Eustache que de la région.
Le cachet et l'aspect historique et patrimonial du Vieux-Saint-Eustache sont indéniables.	La vocation non définie de la rue Saint-Louis et l'apparence négligée de certains bâtiments commerciaux et résidentiels.  Le cadre bâti demeure très inégal à l'ouest de l'église, sur la rue Saint-Louis.	S2. Maintenir le caractère patrimonial du lieu et favoriser le renforcement de son identité.
Un Vieux-Saint-Eustache offrant un fort potentiel d'animation avec une ambiance particulière (fêtes, festivals, l'art et la culture).	Le manque d'animation en continu sauf pour la période estivale.  Le manque d'un lieu de rassemblement permanent public défini.	S3. Favoriser une animation annuelle.  S4. Offrir un espace public dont la population pourra s'en approprier (place de spectacles, jardins communautaires, parc, etc.).
Une mixité des usages et la présence d'une population dans le secteur et à proximité des services.	La présence d'une population vieillissante.  Une cohabitation parfois difficile entre les commerçants et les résidents.	S5. Rendre le lieu plus convivial et sécuritaire et favoriser les échanges entre les commerçants et les résidents.

### 2.3 S'APPROPRIER LES RIVES ET EMBELLIR LE DOMAINE PUBLIC

En regard des potentiels et contraintes du milieu, l'enjeu principal pour le volet environnemental est de s'approprier une partie des rives de la rivière des Mille-Îles. La présence de cette rivière est importante dans le Vieux-Saint-Eustache, bien que des gestes récents aient été apportés à cet égard son accessibilité à la fois par les piétons et les cyclistes pourrait être améliorée. Pour le volet urbanistique, l'enjeu principal est d'embellir le domaine public des principales artères. La revitalisation du domaine public est importante étant donné l'état. Le tableau suivant présente les enjeux spécifiques associés aux potentiels et contraintes du milieu.

**Tableau 3: Potentiels, contraintes et enjeux spécifiques du volet environnemental et urbanistique.**

POTENTIELS	CONTRAINTES	ENJEUX SPÉCIFIQUES
La présence importante d'un espace bleu et vert (les rivières).	La faible visibilité, sécurité et accessibilité des deux cours d'eau.  Le conflit entre l'automobile et le piéton.	ENV1. Offrir à la population un lieu public vert et bleu associé à la rivière des Mille-Îles.
POTENTIELS	CONTRAINTES	ENJEUX SPÉCIFIQUES
Une architecture permettant facilement la visibilité du Vieux-Saint-Eustache.	La faible qualité de certains aménagements urbains (trottoir, pavage, éclairage poteau électrique).  Le manque d'accessibilité en transport actif (étroitesse des trottoirs, aucun accès au vieux par les pistes cyclables, un manque de visibilité des stationnements).  La vocation de la rue Saint-Louis et la forte concentration de la circulation à l'heure de pointe.  La présence des infrastructures aériennes d'Hydro-Québec sur rue.  La perception du manque de stationnement dans le Vieux-Saint-Eustache.  La difficulté d'accéder au secteur (perception).	U1. Revitaliser le domaine public des principales artères du centre-ville compte tenu de leurs vétustés.

### 3 VISION

Les potentiels et les contraintes associés au milieu ont permis de dresser quatre grands enjeux, lesquels permettent de définir la vision d'avenir pour le Vieux-Saint-Eustache. Cette vision servira d'assise dans le cadre de la revitalisation du Vieux-Saint-Eustache en guidant les grandes orientations d'aménagement ainsi que les actions futures.

La vision d'avenir du Vieux-Saint-Eustache consiste en :

**UN LIEU D'APPARTENANCE OÙ L'HISTOIRE, LA CONVIVIALITÉ ET LE DYNAMISME DU MILIEU FAVORISERONT UN MILIEU DE VIE DE QUALITÉ TOUT EN ÉTANT SÉCURITAIRE.**

### 4 GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Le PPU du Vieux-Saint-Eustache s'articule autour d'une série d'orientations d'aménagement lesquelles vont permettre spécifiquement à la ville de réaliser ses interventions de nature physique, promotionnelle, de planification, de partenariat et d'incitation.

#### 4.1 ORIENTATION 1 : ÉCONOMIQUE

- 1.1 Devenir un lieu à forte représentation de l'ensemble des institutions publiques.
- 1.2 Favoriser l'acceptation de nouveaux projets et d'entreprises dans le secteur.
- 1.3 Viser une offre commerciale diversifiée, spécialisée et structurante.

#### 4.2 ORIENTATION 2 : SOCIALE

- 2.1 Devenir une destination touristique régionale et québécoise.
- 2.2 Poursuivre la rénovation des bâtiments patrimoniaux.
- 2.3 Devenir un pôle central animé et festif.
- 2.4 Créer un lieu public visible, animé, rassembleur et permanent.
- 2.5 Encourager un milieu de vie convivial, sécuritaire, habité et diversifié.
- 2.6 Favoriser l'implication citoyenne, les partenariats et l'appropriation du secteur par la population locale.

#### 4.3 ORIENTATION 3 : ENVIRONNEMENTALE ET URBANISTIQUE

- 3.1 Mettre en valeur la présence des cours d'eau.
- 3.2 Revoir l'aménagement du domaine public afin de créer un lieu de destination et d'animation.

## 5 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE ET INTERVENTIONS

Comme souligné antérieurement, les principales interventions d'aménagement toucheront le secteur central du PPU. Ainsi, le concept d'organisation spatiale traduit la vision formulée et prend en considération les grandes orientations d'aménagement.

De façon plus spécifique, le concept prend forme autour de six pôles structurants. À savoir :

- Le pôle culturel.
- Le pôle sportif et civique.
- Le pôle commercial / service / culturel.
- Le pôle de la mairie.
- Le pôle Saint-Louis.
- Le corridor vert et bleu.

### 5.1 LE PÔLE CULTUREL

Ce pôle est principalement formé par des bâtiments patrimoniaux d'intérêt, soit le Centre d'art de la petite église, le Moulin Légaré et le manoir Globensky utilisé aujourd'hui comme la maison de la culture et du patrimoine de Saint-Eustache. Ces bâtiments structurent l'organisation spatiale du centre-ville. Ils créent la porte d'entrée du secteur ouest (intersection des rues du Moulin et Saint-Eustache) favorisant le lien vert de la rivière du Chêne au pôle sportif et civique.

#### Interventions

Dans le but de mettre en lien plusieurs des éléments patrimoniaux et naturels du secteur, il est recommandé de créer un lieu de rassemblement à partir du manoir Globensky. Ainsi, il faudra revoir la vocation du parc du Manoir permettant de renforcer le lien piéton et les activités adjacentes avec l'aréna et la piscine. En lien avec le Moulin et sa passerelle, l'accès à la rivière du Chêne sera amélioré et sécurisé.

### 5.2 LE PÔLE SPORTIF ET CIVIQUE

Le pôle sportif et civique s'organise essentiellement autour de la piscine, de l'aréna, du terminus d'autobus de l'AMT et des bureaux administratifs de la Place de la Gare. Il serait pertinent de revoir la Place de la Gare afin de créer un lieu identitaire et une porte d'entrée du Vieux-Saint-Eustache par le boulevard Arthur-Sauvé. Étant donné l'importance de l'aréna comme lieu attractif dans la région, une attention particulière sera apportée de manière à faciliter l'utilisation des services du Vieux Saint-Eustache par cette clientèle forte nombreuse à certains moments de l'année.

#### Interventions

Il serait pertinent de revoir le secteur de la Place de la Gare étant donné que la rue Dorion constitue un axe routier d'importance vers le cœur du Centre-ville. Ainsi, il est proposé de créer une vraie place publique structurée au pourtour du bâtiment administratif existant. De nouveaux bâtiments administratifs, de services, de bureaux où des appartements pourraient se construire remplaçant ultérieurement la salle de quilles. Cette intervention va favoriser le réaménagement



d'une partie de la rue Dorion principalement à son intersection avec le Boulevard Arthur-Sauvé et la création d'une porte d'entrée. Ainsi, ces aménagements vont favoriser les déplacements vers le cœur du centre-ville.

### 5.3 LE PÔLE COMMERCIAL / SERVICE / CULTURE

La rue Saint-Eustache entre le pôle culturel et la rue Saint-Louis représente le secteur commercial et de service le plus important du centre-ville. Les bâtiments commerciaux sont de petit gabarit répondant en grande partie aux besoins de la fonction administrative et institutionnelle du centre-ville. La présence de bâtiments d'intérêt historiques offre également un potentiel unique au secteur, mais nécessite des réaménagements du domaine public permettant d'atteindre une plus grande fréquentation.

#### Interventions

Étant donné l'état vétuste du domaine public et une faible utilisation routière (3600 véhicules journaliers dans les deux sens), il serait pertinent de revoir l'aménagement de la totalité de la rue Saint-Eustache entre le pôle culturel et la rue Saint-Louis. Le site offre la possibilité de créer une zone d'espace partagé (Shared space). L'espace partagé est un principe de design urbain qui vise à mettre fin à la ségrégation entre les différents modes de transport et à repenser en particulier la signalisation. Sa conception vise à changer la façon dont fonctionnent les rues par la réduction de la dominance de véhicules automobiles, principalement par l'intermédiaire de vitesse inférieure et une cohabitation plus grande envers les piétons. Ainsi, le domaine public offrira une zone piétonne plus grande en façade des commerces et une ambiance urbaine nouvelle. Comme souligné lors des actions, la sécurité du domaine public sera corrigée par un éclairage d'ambiance uniforme et propice à l'animation du lieu.

### 5.4 LE PÔLE DE LA MAIRIE

Au cœur du centre-ville, le pôle administratif, institutionnel et culturel joue un rôle déterminant dans la revitalisation du Vieux-Saint-Eustache. L'Hôtel de Ville (ancien couvent), l'église et son presbytère et la présence de la rivière des Mille-Îles sont des éléments significatifs.

#### Interventions

Afin de jouer son rôle de pierre angulaire dans le développement et l'animation du Vieux-Saint-Eustache, on a besoin de renforcer ce pôle structurant par la création d'un lieu public fort. Le parvis de l'Hôtel de Ville et celui de l'église devront être réaménagés de manière à former un vaste espace public permanent servant de lieu de rencontre, d'animation et de zone protocolaire. Cet espace public sera également le lieu charnière du pôle de la mairie, formé par la rue Saint-Eustache, la rue Saint-Louis et le corridor bleu de la rivière des Mille-Îles.

Le pont qui enjambe la rivière du Chêne sera la porte d'entrée ouest au centre-ville et le lien avec le corridor vert du Moulin Légaré. Une signalisation et un éclairage particulier seront à prévoir afin de renforcer l'image du lieu.

## 5.5 LE PÔLE SAINT-LOUIS

À l'exception du pôle institutionnel de la rue Saint-Louis, la qualité architecturale et paysagère de cette rue entre le boulevard Arthur-Sauvé (le pont Arthur-Sauvé) et la rue de Bellefeuille est déficiente. De plus, cette section routière est fortement achalandée. Pour chacune des années entre 2010 et 2014, on dénombrait plus de 14 000 véhicules dans les deux sens. Cet axe est très utilisé par les résidents des villes voisines dont Deux-Montagnes.

### Interventions

Afin de maintenir cet axe comme un élément de circulation stratégique dans le développement du Vieux-St-Eustache et de s'assurer les meilleures conditions de fluidité routière possible, il est proposé de revoir la géométrie routière. Étant donné que la géométrie de cette dernière pose problème, un réaménagement complet est essentiel afin de redéfinir la chaussée et offrir aux piétons un lieu agréable pour circuler. Comme, il est mentionné au point suivant, l'ouverture vers la rivière devient un élément de mise en valeur stratégique dans le cadre du réaménagement du Vieux-Saint-Eustache.

## 5.6 LE CORRIDOR VERT ET BLEU

Actuellement, la rivière des Mille-Îles est accessible par l'arrière-cour des bâtiments de la rue Saint-Louis et bénéficie d'un aménagement de qualité depuis l'arrière de l'Hôtel de ville (promenade Paul-Sauvé). Au cours de son histoire, cette rivière a joué un rôle de développement de premier plan. Malgré des travaux d'accessibilité réalisés par la ville au cours des dernières années par la construction d'une passerelle riveraine jusqu'à la bibliothèque municipale, il n'en demeure pas moins que la perspective à la rivière est faible.

### Interventions

L'aménagement d'un corridor vert/bleu sur le long de la rivière des Mille-Îles permettrait de renforcer le concept d'accessibilité de la population à un lieu riverain peu disponible actuellement à la population. L'aménagement d'un vaste parc riverain en accord avec les équipements institutionnels existants va offrir au Vieux-Saint-Eustache un actif d'intérêt tant pour les résidents de Saint-Eustache que pour les touristes.

Pour ce faire, il est proposé que :

1. La ville regarde la possibilité d'imposer une réserve foncière sur une partie des terrains pouvant être touchés par le projet;
2. La ville puisse acquérir ultérieurement une partie des terrains longeant la rivière des Mille-Îles;
3. La ville puisse réaliser un projet de redéveloppement sur une partie des terrains afin de permettre le financement du projet;
4. La ville prévoit la possibilité d'aménagement paysager du lieu permettant de créer un lieu public accessible à la population et à la clientèle touristique.

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE FIGURE #3



- ① PÔLE CULTUREL
- ② PÔLE SPORTIF ET CIVIQUE
- ③ PÔLE COMMERCIAL / SERVICE / CULTUREL
- ④ PÔLE ADMINISTRATIF / INSTITUTIONNEL / CULTUREL
- ⑤ PÔLE SAINT-LOUIS
- ⑥ CORRIDOR VERT ET BLEU
- PORTE D'ENTRÉE
- \* BÂTIMENT OU LIEU D'INTÉRÊT

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME - VIEUX SAINT-EUSTACHE  
VILLE DE SAINT-EUSTACHE

Fichier: g:\geniecad\temp\normand\p-14-438-u-ppu-presentation-r4s.dwg

No projet : 14-438



No projet: 14-438  
Date : AVRIL 2021

RÈGLEMENT: 1674-011 (ANNEXE 1)



CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE FIGURE #4



**INTERVENTIONS  
SECTEUR CENTRE**

**PÔLE CULTUREL**

- ① Création d'un lieu de rassemblement
- ② Changement de vocation des Jardins du manoir Globensky et renforcement de liens piétons
- ③ Amélioration de l'accès à la rivière du Chêne

**PÔLE SPORTIF ET CIVIQUE**

- ④ Création d'une place publique - Place de la Gare
- ⑤ Réaménagement - Porte d'entrée - Rue Dorion

**PÔLE COMMERCIAL / DE SERVICE / CULTUREL (RUE SAINT-EUSTACHE)**

- ⑥ Réaménagement du domaine public

**PÔLE DE LA MAIRIE**

- ⑦ Aménagement d'un parvis / esplanade - Place des Patriotes

**PÔLE RUE SAINT-LOUIS**

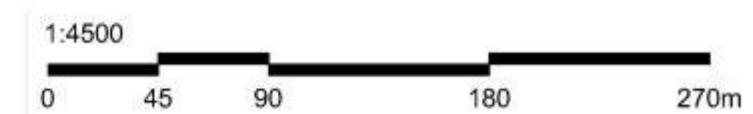
- ⑧ Aménagement - Porte d'entrée - Rue Saint-Louis/ Rue Féré
- ⑨ Réaménagement du domaine public
- ⑩ Aménagement - Porte d'entrée - Boulevard Arthur-Sauvé

**CORRIDOR VERT ET BLEU**

- ⑪ Potentiel de requalification
- ⑫ Corridor vert et bleu / Promenade riveraine
- ⑬ Aménagement - porte d'entrée - pont

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME - VIEUX SAINT-EUSTACHE  
VILLE DE SAINT-EUSTACHE

No projet : 14-438 Fichier:g:\genie\card\temp\normand\p-14-438-u-ppu-presentation-r4s.dwg



No projet: 14-438  
Date: AVIL 2021



RÈGLEMENT: 1674-011 (ANNEXE 2)

Fichier:p:\projets\2014\350-\14-438 st-eustache-ppu\4.0 phase conception\4.2 urbanisme\figure - plan\cad\jillet.2015\p-14-438-u-ppu-presentation.dwg

No projet : 14-438



POLE SPORTIF ET CULTUREL  
 INTERVENTION - RÉAMÉANGEMENT DU DOMAINE PUBLIC - PLACE DE LA GARE

Source: Matrice graphique

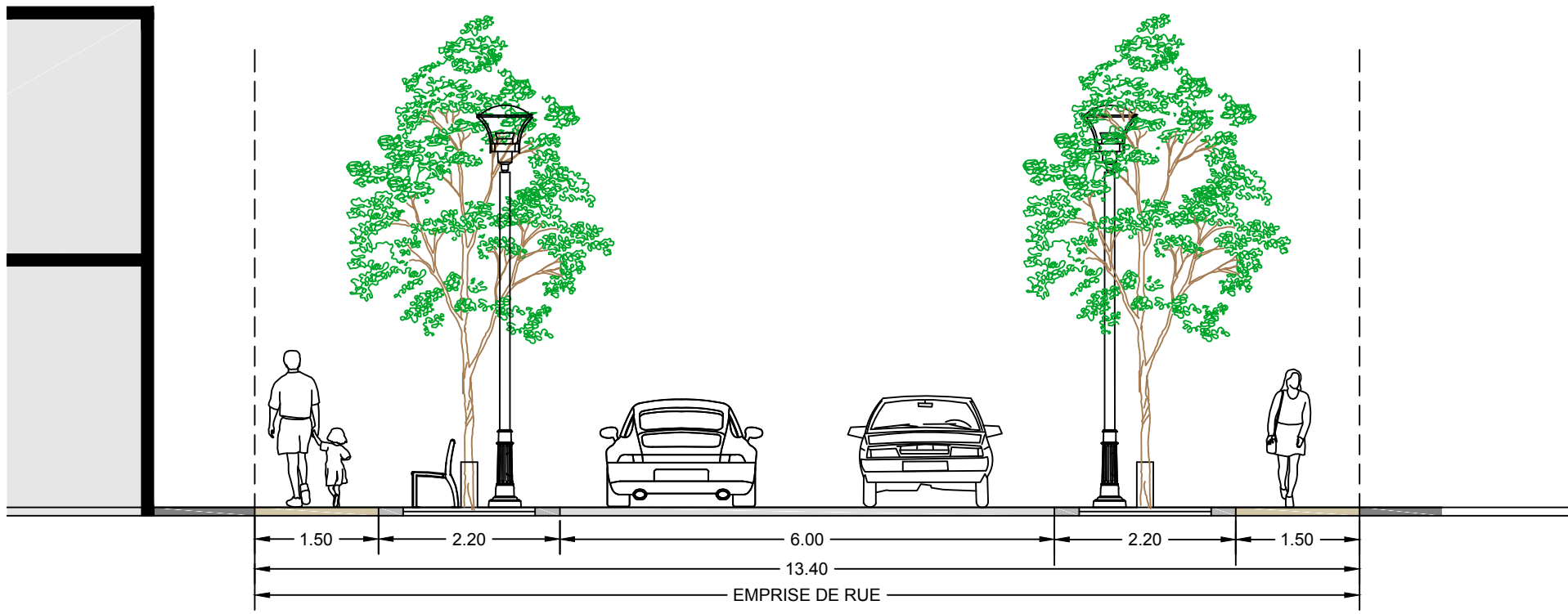
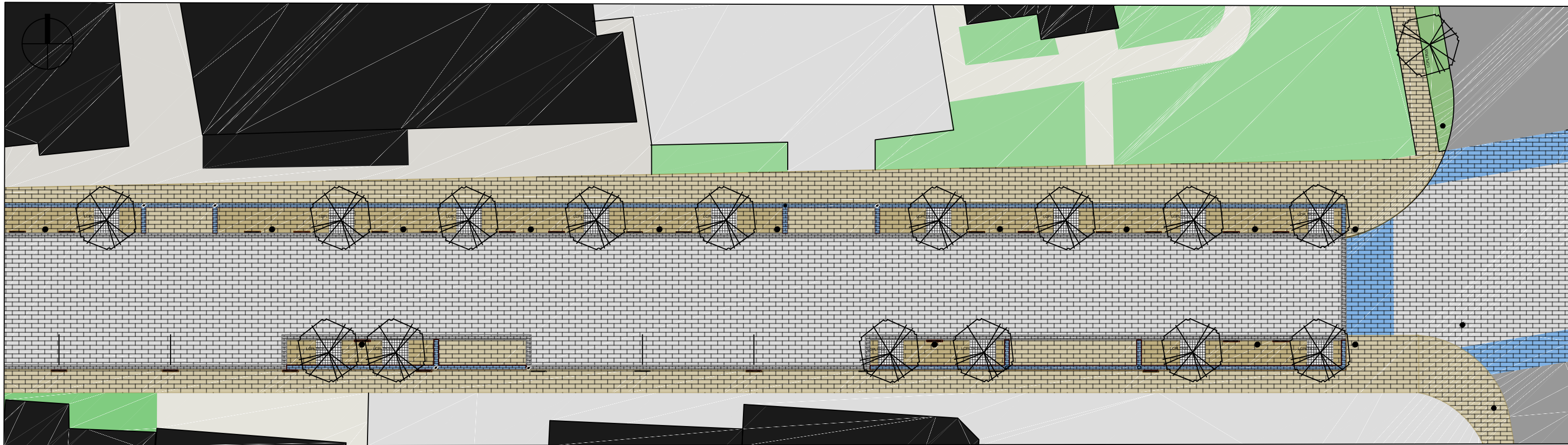
Échelle: aucune

No projet: 14-438

Date : 2015-09

**PARÉ+**  
 ASSOCIÉS INC.

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME - VIEUX SAINT-EUSTACHE  
 VILLE DE SAINT-EUSTACHE



COUPE TYPIQUE - RUE SAINT-EUSTACHE  
Échelle 1:75



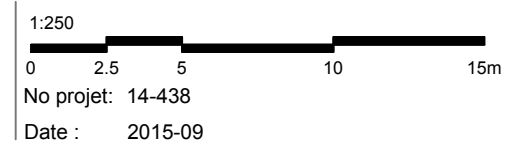
AMBIANCE PROPOSÉE

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME - VIEUX SAINT-EUSTACHE  
VILLE DE SAINT-EUSTACHE

Fichier:p:\projets\2014\350-\14-438 st-eustache-ppu\4.0 phase conception\4.2 urbanisme\figure - plan\cad\julliet.2015\p-14-438-u-ppu-presentation.dwg  
No projet : 14-438

POLE COMMERCIAL / SERVICE / CULTURE  
INTERVENTION - RÉAMÉANGEMENT DU DOMAINE PUBLIC - RUE SAINT-EUSTACHE

Source: Matrice graphique



**PARÉ+**  
ASSOCIÉS INC.

Fichier:p:\projets\2014\350-y\14-438 st-eustache-ppu\4.0 phase conception\4.2 urbanisme\figure - plan\cad\julliet.2015\p-14-438-u-ppu-presentation.dwg

No projet : 14-438



POLE DE LA MAIRIE  
 INTERVENTION - AMÉANGEMENT D'UN ESPACE PUBLIC - PLACE DES PATRIOTES

Source: Matrice graphique

1:250  
 0 2.5 5 10 15m  
 No projet: 14-438  
 Date : 2015-09

**PARÉ+**  
 ASSOCIÉS INC.

Fichier:p:\projets\2014\350-y\14-438 st-eustache-ppu\4.0 phase conception\4.2 urbanisme\figure - plan\cad\juillet.2015\p-14-438-u-ppu-presentation.dwg

No projet : 14-438



PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME - VIEUX SAINT-EUSTACHE  
VILLE DE SAINT-EUSTACHE

POLE DE LA MAIRIE  
INTERVENTION - AMÉANGEMENT D'UN ESPACE PUBLIC - PLACE DES PATRIOTES

Source: Matrice graphique

Échelle: aucune

No projet: 14-438

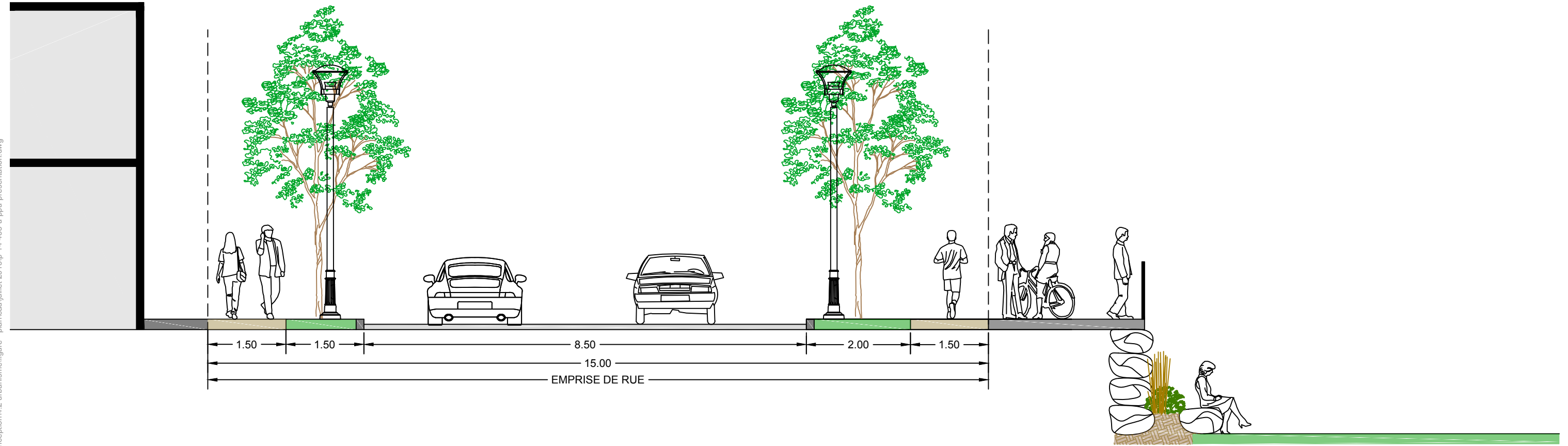
Date : 2015-09

**PARÉ+**  
ASSOCIÉS INC.



Fichier:p:\projets\2014(350-)\14-438 st-eustache-ppu\4.0 phase conception\4.2 urbanisme\figure - plan\cad\julliet.2015\p-14-438-u-ppu-presentation.dwg

No projet : 14-438



COUPE TYPIQUE - RUE SAINT-LOUIS  
Échelle 1:75

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME - VIEUX SAINT-EUSTACHE  
VILLE DE SAINT-EUSTACHE

## 6 PLAN D'ACTION

Les tableaux suivants présentent l'ensemble des interventions prévues dans le cadre de la réalisation du PPU du Vieux-Saint-Eustache. Chacune des actions et associées à une catégorie de moyen de mise en œuvre précisant les intervenants ainsi que la priorité. Il est important de mentionner que ce document constitue un guide de mise en œuvre et il doit être considéré comme des actions indicatives et évolutives et non exhaustives et contraignantes.

**Tableau 4 : Actions économiques**

ENJEUX	VISION	ACTIONS	CATÉGORIE	INTERVENANTS	PRIORITÉS
La diversification des institutions publiques du chef-lieu et l'appropriation du lieu par la population.	Devenir un lieu à forte représentation de l'ensemble des institutions publiques	E.1.1 Se doter d'un outil promotionnel.	D	ÉCO	1
		E.1.2 Promouvoir le lieu particulièrement à la population de Saint-Eustache et la Rive-Nord.	D	ÉCO / COM	1
		E.1.3 Promouvoir le lieu dans les établissements publics.	D	ÉCO / COMM	2
Une masse critique à consolider. Un zonage peu permissif.	Favoriser l'acceptation de nouveaux projets et d'entreprises dans le secteur	E.2.1 Attribuer un mandat pour la réalisation d'une étude de marché des opportunités commerciales.	F	ÉCO/ URB	1
		E.2.2 Revoir la réglementation sur les usages conditionnels.	C	URB	1
		E.2.3 Identifier de nouveaux secteurs d'activités complémentaires (commerces artisanaux : micro fabrication, assemblage, transformation, réparation et retouche).	F	URB	1-2
		E.2.4 Favoriser des projets de construction de rénovation ou de transformation de bâtiments mixtes.	H	URB / PROM	3

ENJEUX	VISION		ACTIONS	CATÉGORIE	INTERVENANTS	PRIORITÉS
Les horaires variables des commerces (journée fermée et heures de fermeture);  Les fuites commerciales et l'absence de commerces destinés aux résidents du Vieux-Saint-Eustache.	Viser une offre commerciale diversifiée, spécialisée et structurante	E.3.1	Miser sur la diversification commerciale dans un secteur plus restreint, soit la rue Saint-Louis (entre les deux ponts) et la rue Saint-Eustache (entre les rues Saint-Louis et du Moulin).	D	ÉCO /URB	1
		E.3.2	Envisager un programme de transfert d'entreprises et de recrutement d'entreprises applicable aux commerces de détail.	H	ÉCO	2
		E.3.3	Encourager l'implantation de commerces courants de plus grande superficie en périphérie du Vieux afin de mieux desservir la population locale.	D	ÉCO /URB	2
		E.3.4	Privilégier la revitalisation de la Place de la Gare comme nouveau centre d'affaires.	D	ÉCO/ URB/ PROM	1

Tableau 5 : Actions sociales

ENJEUX	VISION	ACTIONS	CATÉGORIE	INTERVENANTS	PRIORITÉS
La faible promotion d'un lieu unique dans l'histoire.	Devenir une destination touristique incontournable au Québec.	S.1.1 Se doter d'outils de promotion pour identifier le Vieux-Saint-Eustache comme site d'intérêt touristique.	D	ÉCO / COM	1
		S.1.2 Développer une image de marque, un Landmark.	F	ÉCO/ COM/URB	2
		S.1.3 Créer un attrait principal et une destination touristique basée sur l'histoire, la présence de l'eau et un lieu événementiel.	F	ÉCO/ COM	2
Le maintien du caractère patrimonial du lieu et le renforcement de son identité.	Poursuivre la rénovation des bâtiments patrimoniaux.	S.2.1 Diffusion du guide d'aménagement aux résidents et commerçants pour accélérer le processus d'obtention du permis de construction.	H	URB/CO	1
		S.2.2 Mise sur pied d'un programme de subvention pour la rénovation de bâtiments patrimoniaux particulièrement dans le secteur central et également à l'ensemble du PPU.	H	URB/ ÉCO	1
		S.2.3 Élargir le périmètre admissible des programmes de rénovation commerciale et résidentielle, mais accroître les subventions dans le secteur des rues Saint-Louis et Saint-Eustache.	H	URB/ ÉCO	1
		S.2.4 Promouvoir et mettre en valeur le patrimoine historique du Vieux-Saint-Eustache à travers des circuits et lieux d'interprétation (traduction et promotion).	D	ÉCO/ COM/CO	2
		S.2.5 Installer des bornes interactives extérieures comme mode de diffusion.	A	ÉCO/ COM/ URB	3

ENJEUX	VISION	ACTIONS	CATÉGORIE	INTERVENANTS	PRIORITÉS
<p>Accroître le potentiel d'animation.</p> <p>Offrir un espace dont la population pourra s'en approprier.</p>	<p>Devenir un pôle central animé et festif.</p> <p>Créer un lieu public visible, animé et rassembleur.</p>	S.3.1 Favoriser une programmation événementielle sur toute l'année.	G	ECO/ URB/LOI	2
		S.3.2 Promouvoir la participation des commerçants lors des événements.	G	ÉCO/ CO/LOI	2
		S.3.3 Aménager un lieu public sur la rue Saint-Louis (Place des Patriotes) ainsi qu'une scène extérieure.	A / B	URB/ GÉN/ÉCO /LOI/CO	2
		S.3.4 Repositionner les activités du marché public.	A		3
		S.3.5 Décorer les rues Saint-Louis et Saint-Eustache selon les saisons et des thématiques (Noël, automne, Halloween, Saint-Jean-Baptiste, etc.) et encourager les commerces à décorer leur vitrine.	A		2
<p>Rendre le lieu plus convivial et favoriser les échanges.</p> <p>Favoriser l'implication citoyenne, les partenariats et l'appropriation du secteur par la population locale.</p>	<p>Encourager un milieu de vie convivial, sécuritaire, habité et diversifié.</p>	S.4.1 Améliorer l'éclairage urbain du lieu et participer à la création d'un lieu attractif et sécuritaire.	A	GEN/ URB	3
		S.4.2 Créer des comités de coordination et de mise en œuvre citoyenne.	G	ÉCO/ URB	2
		S.4.3 Contrôler l'implantation de commerces achalandés (restaurants, bars) à proximité des secteurs à prédominance résidentielle.	C	URB	2

Tableau 6 : Actions urbanistiques

ENJEUX	VISION	ACTIONS	CATÉGORIE	INTERVENANTS	PRIORITÉS
Une forte présence, mais une faible représentativité de l'eau au cœur du Vieux-St-Eustache.	Mettre en valeur la présence des cours d'eau.	U.1.1 Revoir accès à la berge en favorisant une plus grande accessibilité et sécurité des piétons et des cyclistes (secteur Hôtel de Ville).	A	GÉN/ URB/ LOI	3
		U.1.2 Promouvoir le verdissement des cours arrière des commerces avec la rivière du Chêne.	B	TP/CO	3
		U.1.3 Améliorer l'accès au Moulin et renforcer le lien piétonnier (cimetière).	A/B	TP/GÉN /LOI	3
		U.1.4 S'approprier les rives de la rivière, sud de St-Louis et créer un lieu public fort et attractif (réserve foncière).	E	ÉCO	3
		U.1.5 Poursuivre les aménagements en berge vers le pont Arthur-Sauvé et favoriser le redéveloppement urbain.	F/G	URB/ ÉCO/ LOI	3
Un domaine public vétuste qui a besoin d'une revitalisation.	Revoir l'aménagement du domaine public afin de créer un lieu de destination et d'animation.	U.2.1 Réaménagement du domaine public spécifiquement sur les rues Saint-Louis et Saint-Eustache et voir la possibilité d'un partage de la rue par tous les usagers (shared space).	A / B	GEN / URB	2
		U.2.3 Améliorer l'éclairage du domaine public et des bâtiments publics.	A	URB/ GÉN	2
		U.2.3 Améliorer la signalisation pour identifier de tous les lieux publics ainsi que des aires de stationnements publics à l'intérieur du Vieux-Saint-Eustache et en périphérie.	A	ÉCO/ URB/ COM	2
		U.2.4 Identifier le Vieux par la création de portes d'entrée identitaires, soit les deux ponts et la Place de la Gare.	A	URB/ GÉN	3

		U.2.5	Revoir la Place des Patriotes par un aménagement plus contemporain.	A/B	URB/ GÉN/ LOI/CO	3
		U.2.6	Privilégier l'aménagement d'une Place de la Gare à des fins de bureau, institutionnel ou d'usages mixte.	A/B	URB/ GÉN/ PROM	1
		U.3.1	Projection Sons & lumières sur la façade de l'église et mairie.	G	ECO/ URB/ CO	3
		U.3.2	Prévoir des liens clairs entre les bâtiments institutionnels du Vieux-Saint-Eustache.	G	ÉCO / CO	2

**Tableau 7 : Catégorie d'actions**

CATÉGORIE DES ACTIONS	
A	Intervention physique sur le domaine public
B	Intervention physique sur le domaine privé
C	Revue réglementaire
D	Intervention promotionnelle
E	Acquisition
F	Planification
G	Partenariat
H	Incitatif

INTERVENANTS	
URB	Service de l'urbanisme
ÉCO	Développement économique et service des Finances
COM	Service des communications
GÉN	Service du génie
TP	Travaux public
LOI	Service des Loisirs
CO	Commerçant et résidant
PROM	Promoteur privé

NIVEAU DE PRIORITÉ	
1	Court terme (1 à 2 ans)
2	Moyen terme (3 à 5 ans)
3	Long terme (6 et plus)